

**Rechnungshof
Österreich**

Unabhängig und objektiv für Sie.



Bundesministerium
für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, 26. Jänner 2021
GZ 300.797/008-P1-3/20

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen–Mautgesetz 2002 geändert wird

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rechnungshof (RH) dankt für den mit Schreiben vom 28. Dezember 2020, GZ: 2020–0.646.922, übermittelten, im Betreff genannten Entwurf und nimmt dazu aus der Sicht der Rechnungs– und Gebärungskontrolle wie folgt Stellung:

1. Inhaltliche Bemerkungen

(1) Ziel des Entwurfs ist die Förderung von emissionsfreien Fahrzeugen (Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff–Brennstoffzellenantrieb) bei der fahrleistungsabhängigen Anlastung der Infrastrukturkosten für die Benützung von Bundesstraßen. Im Sinne der im Regierungsprogramm vorgesehenen Weiterentwicklung der notwendigen Verkehrslenkung durch tarifliche Regelungen („Ökologisierung der fahrleistungsabhängigen Maut“) soll die Regelung der Tarifspreizung bei der Anlastung der Infrastrukturkosten zugunsten der emissionsfreien Fahrzeuge geändert werden. So sieht der Entwurf vor, das Ausmaß der höchstmöglichen Tarifspreizung bei der Anlastung der Infrastrukturkosten zugunsten emissionsfreier Fahrzeuge so zu erhöhen, dass der Tarif für diese Fahrzeuge nicht mehr nur bis zu 50 %, sondern bis zu 75 % unter dem höchsten Tarif für Fahrzeuge mit EURO–Emissionsklassen liegen darf.

(2) Im Bericht „E–Mobilität“, Reihe Bund 2020/28, hat der RH Förderungsinstrumente zur Elektromobilität dargestellt. Er hat dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in TZ 2 empfohlen, einen Vorschlag für eine Ergänzung des bestehenden Klimaschutz–Maßnahmenprogramms – unter Berücksichtigung der Förderung der E–Mobilität – auszuarbeiten, um rechtzeitig eine Trendverstärkung im Hinblick auf die Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 herbeizuführen. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Empfehlung bereits durch konkrete Maßnahmenvorschläge zur Forcierung der E–Mobilität in den aktuellen Strategien und



GZ 300.797/008-P1-3/20

2

Maßnahmenplänen umgesetzt werde, wie unter anderem im Regierungsprogramm 2020–2024, in dem sich ein Maßnahmenbündel zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und zur Erreichung der Pariser Klimaziele befinde.

(3) Der RH wertet das Vorhaben als eine Maßnahme im Einklang mit seiner o.g. Empfehlung positiv.

2. Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen

(1) Zuzufolge der Erläuterungen hat das Vorhaben *„keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger“*.

(2) Auch bei der vereinfachten Darstellung der finanziellen Auswirkungen sind die in § 3 Abs. 2 WFA–Finanzielle–Auswirkungen–Verordnung – WFA–FinAV, BGBl. II 490/2012 i.d.g.F., genannten Grundsätze der Relevanz, der inhaltlichen Konsistenz, der Verständlichkeit, der Nachvollziehbarkeit, der Vergleichbarkeit und der Überprüfbarkeit zu beachten.

(3) Gemäß § 3 Bundesstraßen–Mautgesetz 2002 ist Mautgläubiger der Bund oder, soweit ihr von diesem das Recht der Fruchtnießung eingeräumt wurde, die Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft. Der RH hält daher in diesem Zusammenhang fest, dass die Erläuterungen, wonach das Vorhaben keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund habe, nicht hinreichend konkretisiert sind. Dies deshalb, weil niedrigere Mauttarife für emissionsfreie Fahrzeuge (= Senkung des Mauttarifs für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff–Brennstoffzellenantrieb von bis zu 50 % auf bis zu 75 % unter dem höchsten Tarif für Fahrzeuge mit EURO–Emissionsklassen) zu Mindererlösen bei der ASFINAG führen werden, welche sich gegebenenfalls auch auf den Bund auswirken können. Eine solche – zumindest schätzungsweise – Aussage wäre auf Basis der derzeitigen Anzahl der Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff–Brennstoffzellenantrieb möglich.

(4) Die Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen entsprechen daher insofern nicht den Anforderungen des § 17 BHG 2013 und den hiezu ergangenen WFA–Grundsatz–Verordnung – WFA–GV, BGBl. II 489/2012 i.d.g.F., und WFA–FinAV.

Von dieser Stellungnahme wird jeweils eine Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates und dem Bundesministerium für Finanzen übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin:
Dr. Margit Kraker

F.d.R.d.A.:
Beatrix Pilat

