

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Als zentrale Regelungspunkte des vorliegenden Entwurfes einer Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 – BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002, sind anzuführen:

1. der Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und somit die Weitergeltung der im Jahr 2025 geltenden Tarife zur Anlastung dieser Kosten im Jahr 2026,
2. eine mehrjährige Frist für das Auslaufen der für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 vorgesehenen Ermäßigung bei den Mauttarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten,
3. die Neuregelung der Tarifbestimmungen über die Anlastung der verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehenden Kosten für das Jahr 2026,
4. eine Regelung über den Übergang zu einer Entrichtung der zeitabhängigen Maut für alle Vignettentypen ausschließlich durch Registrierung des Kennzeichens und des Zulassungsstaates eines Fahrzeuges im Mautsystem der ASFINAG (digitale Vignette),
5. eine geringfügige Erhöhung des Maximalbetrags der von der ASFINAG in der Mautordnung festzusetzenden Ersatzmaut.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung des vorgeschlagenen Bundesgesetzes gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei“).

Besonderer Teil

Zu Z 1, 7 und 12 (§ 1 Abs. 2, § 8a Abs. 1, § 8b, § 8c Abs. 8, § 8d, § 9 Abs. 2, 7 und 12, § 12 Abs. 5, § 13 Abs. 1, 1b und 9, § 14 Abs. 2, § 30a Abs. 1, § 30b Abs. 6, § 31 Abs. 1, § 33 Abs. 18 Z 10, § 37 Abs. 2 sowie § 38 Z 1, 2, 3, 6 und 7):

Es erfolgen durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2025, BGBl. I Nr. 10/2025 bedingte redaktionelle Anpassungen und Änderungen personenbezogener Bezeichnungen.

Zu Z 2 (§ 9 Abs. 5):

Bisher ist für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 bei der Anlastung der Infrastrukturkosten eine Tarifiermäßigung ohne Zeitrahmen vorgesehen. Die Festlegung eines mehrjährigen Zeitraums, in dem diese Ermäßigung jedenfalls gelten soll, würde jedoch mehr Planungssicherheit bei Entscheidungen über den Erwerb von emissionsfreien Fahrzeugen schaffen. Da ordnungspolitische Regelungen auf Unionsebene überdies klare Vorgaben für die Emissionswerte von Kraftfahrzeugen normieren und der Anstieg des Anteils von emissionsfreien Fahrzeugen an der Gesamtfahrleistung auf dem Mautstreckennetz sich entsprechend fortsetzen wird, erscheint es nicht mehr zielführend, diese tarifliche Begünstigung unbefristet fortzusetzen. Es soll ein klarer Planungshorizont für die Transportwirtschaft und den Logistiksektor geschaffen werden und wird daher für den Entfall der Tarifbegünstigung bei der fahrleistungsabhängigen Maut eine mehrjährige Frist bis zum Ablauf des Jahres 2030 vorgesehen.

Zu Z 3 (§ 9 Abs. 9 Z 3):

In § 9 Abs. 9 Z 3 wurden bisher für das Jahr 2026 die Tarife zur Anlastung der verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehenden Kosten festgelegt, die in die im Jahr 2025 zu erlassende Mauttarifverordnung zu übernehmen sind. Dabei erfolgte lediglich eine Teilanlastung der im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermittelten Kosten je Fahrzeugkilometer im Jahr 2024 (vgl. Umweltbundesamt, Analyse der externen Kosten des Schwerverkehrs am Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich (2023), S. 110). Dies erfolgte derart, dass eine Teilanlastung für das Jahr 2026 in der Höhe von 70 vH vorgesehen wurde. Nunmehr soll für das Jahr 2026 eine Teilanlastung in der Höhe von 80 vH vorgesehen werden. Da im Erhebungszeitraum noch kein Fahrzeug der CO₂-Emissionsklasse 4 im mautpflichtigen Straßenverkehrsnetz erfasst wurde und für diese Klasse somit bei der Kostenermittlung keine Beträge ausgewiesen werden konnten, erfolgt bei Fahrzeugen dieser Tarifgruppe die Teilanlastung der verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehenden Kosten dadurch, dass die sich aus Anhang IIIc der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen

durch Fahrzeuge (in der Folge: Wegekostenrichtlinie), ABl. Nr. L 187 vom 20.7.1999 S. 42, und aus der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 10a Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie veröffentlichten Aktualisierung dieser Werte (C/2025/1824 vom 24. März 2025) ergebenden Bezugswerte für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 4 angewendet werden.

Zu Z 4 (§ 9 Abs. 9 Z 4):

Es erfolgt die Klarstellung, dass die für Omnibusse vorgesehene Ermäßigung in der Höhe von 25 vH bei den Tarifen zur Anlastung der verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehenden Kosten auch über das Jahr 2026 hinaus unbefristet gilt.

Zu Z 5 (§ 9 Abs. 14):

Mit dem Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und somit der Weitergeltung der im Jahr 2025 geltenden Tarife zur Anlastung dieser Kosten im Jahr 2026 wird im Hinblick auf das schwache konjunkturelle Umfeld ein Impuls zur Sicherung von Wertschöpfung und von Arbeitsplätzen in der österreichischen Transportwirtschaft gesetzt. Da die Bestimmung des § 9 Abs. 12 kein Nachholen einer ausgesetzten Valorisierung der Tarife vorsieht, wirkt die vorgesehene Maßnahme durch Senkung der Basis für spätere Tarifanpassungen auch in den Folgejahren weiter.

Zu Z 6 (§ 11 Abs. 2):

Die digitale Vignette wurde erstmals im November 2017 für das Vignettenjahr 2018 angeboten und wurde als Ergänzung zur Klebevignette eingeführt. Seither bestand somit ein duales Vignettensystem. Im Zusammenhang mit der in der BStMG-Novelle BGBl. I Nr. 142/2023 geregelten Einführung einer Eintagesvignette wurde aber im § 11 Abs. 2 zweiter Satz vorgesehen, dass die zeitabhängige Maut für die Benützung von Mautstrecken während eines Kalendertages ausschließlich durch Registrierung des Kennzeichens des Fahrzeugs im Mautsystem der ASFINAG zu entrichten ist. Da die digitale Jahresvignette im Jahr 2024 bereits über einen Marktanteil von 75,1 vH verfügte, weiters zu erwarten ist, dass der Marktanteil der digitalen Vignetten am Vignettengesamtabsatz weiter steigen wird, und digitale Vignetten nicht nur im Wege des Fernabsatzes im Mautshop der ASFINAG erworben werden können, sondern auch – wie die Klebevignette – an Verkaufsstellen (Autofahrerorganisationen, Tankstellen, Trafiken und Mautstellen der ASFINAG) und an Vertriebsautomaten, soll nunmehr der Übergang zu einer Entrichtung der zeitabhängigen Maut für alle Vignettentypen ausschließlich durch Registrierung des Kennzeichens und des Zulassungsstaates eines Fahrzeuges im Mautsystem der ASFINAG unter Entfall der Klebevignette vorgesehen werden. Die ASFINAG wird in diesem Zusammenhang sicherzustellen haben, dass im gesamten Bundesgebiet und im Bereich der Staatsgrenzen an Bundesstraßen an einer ausreichenden Zahl von Verkaufsstellen digitale Vignetten erhältlich sind.

Zu Z 8 (§ 19 Abs. 1):

Der bislang geltende Höchstbetrag der Ersatzmaut, die für den Fall der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut von der ASFINAG in der Mautordnung festzusetzen ist, beläuft sich seit der BStMG-Novelle BGBl. I Nr. 82/2007 auf 250 € einschließlich Umsatzsteuer. Im Hinblick auf die seither eingetretene allgemeine Preisentwicklung und unter Beachtung der für Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 und § 32 Abs. 1 zweiter Satz vorgesehenen Mindeststrafen in der Höhe von 300 € soll der Höchstbetrag der Ersatzmaut nunmehr auf 270 € einschließlich Umsatzsteuer erhöht werden.

Zu Z 9 und 11 (§ 33 Abs. 18 Z 2 und § 35 Abs. 3):

Es handelt sich um redaktionelle Richtigstellungen bzw. Präzisierungen.

Zu Z 10 (§ 33 Abs. 19):

Die Novelle soll mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft treten. Sofern die ASFINAG entsprechende Festlegungen in der Mautordnung trifft, darf sie Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut, deren Höhe den bisher vorgesehenen Höchstbetrag übersteigt, nur anlässlich von Verwaltungsübertretungen stellen, die ab Inkrafttreten der Novelle begangen werden.