

-

## **Vorblatt**

### **Ziele**

- Ziel 1: Schaffung von Planungssicherheit beim tariflichen Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge  
Ziel 2: Weiterentwicklung im System zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut und bei der Sanktionierung der Mautpflicht  
Ziel 3: Weiterentwicklung der Anlastung externer Kosten samt einmaliger Abfederung der Tarifierpassungen für das Jahr 2026

### **Inhalt**

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

- Maßnahme 1: Festlegung der Dauer des 75%-Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge bei der Anlastung der Infrastrukturkosten bis Ende 2030  
Maßnahme 2: Vollständiger Umstieg auf die digitale Vignette ab dem Vignettenjahr 2027  
Maßnahme 3: Erhöhung des Maximalbetrags der Ersatzmaut  
Maßnahme 4: Neuregelung der Tarifbestimmungen über die Anlastung der verkehrsbedingt durch CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehenden Kosten für das Jahr 2026  
Maßnahme 5: Einmaliger Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für das Jahr 2026

### **Wesentliche Auswirkungen**

In den Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

### **Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte**

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger.

### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Die vorgesehenen Regelungen fallen in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union, dienen aber nicht der Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens**

Keine

### **Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

### **Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002**

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Titel des Vorhabens: Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002

Vorhabensart:	Gesetz	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2025
Erstellungsjahr:	2025	Letzte Aktualisierung:	29.08.2025

### Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2025)
  - o Maßnahme: Gestaltung und Entwicklung des Mautsystems im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität

### Problemanalyse

#### Problemdefinition

Auf dem 2.266 km langen Autobahnen- und Schnellstraßennetz unterliegen Fahrzeuge über 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse der fahrleistungsabhängigen Maut. Hierbei wurde laut ASFINAG-Geschäftsbericht im Jahre 2024 auf dem A+S-Netz von diesen Fahrzeugen eine Fahrleistung von ca. 3.822 Mio. Fahrzeugkilometern erbracht und es wurden Mauteinnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut ("LKW-Mauterlöse" lt. Geschäftsbericht) von ca. 1.663 Mio. € (netto) erzielt. Auf dem überwiegenden Teil des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes unterliegen Fahrzeuge bis einschließlich 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse der Vignettenpflicht. Im Jahre 2024 wurden laut ASFINAG-Geschäftsbericht ca. 30 Mio. Vignetten verkauft und dabei Vignetteneinnahmen in der Höhe von ca. 609 Mio. € (netto) erzielt. Für jene alpenquerenden Abschnitte, auf denen Fahrzeuge bis 3,5 t nicht der Vignettenpflicht unterliegen, ist stattdessen die Streckenmaut zu entrichten. Hierbei wurden im Jahre 2024 Streckenmauteinnahmen in der Höhe von ca. 236 Mio. € (netto) erzielt. Die ASFINAG ist für die Finanzierung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes aufgrund der Nutzer:innenfinanzierung auf Mauteinnahmen angewiesen. Die Einhebung der Mauten soll dabei auf praktikablen und effizienten gesetzlichen Regelungen beruhen.

### Ziele

#### Ziel 1: Schaffung von Planungssicherheit beim tariflichen Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge

Beschreibung des Ziels:

Die Festlegung eines mehrjährigen und klar abgegrenzten Zeitraums, in dem der bestehende Tarifbonus (75 %) für emissionsfreie Fahrzeuge gelten soll, soll mehr Planungssicherheit bei Entscheidungen über den Erwerb und die Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen schaffen.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Festlegung der Dauer des 75%-Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge bei der Anlastung der Infrastrukturkosten bis Ende 2030

#### Ziel 2: Weiterentwicklung im System zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut und bei der Sanktionierung der Mautpflicht

Beschreibung des Ziels:

Das bestehende duale Vignettensystem (Klebevignette und digitale Vignette) soll in Anbetracht der steigenden Absatzzahlen der digitalen Vignette genauso wie die Sanktionierung der Mautpflicht weiterentwickelt werden.

Umsetzung durch:

Maßnahme 2: Vollständiger Umstieg auf die digitale Vignette ab dem Vignettenjahr 2027

Maßnahme 3: Erhöhung des Maximalbetrags der Ersatzmaut

### **Ziel 3: Weiterentwicklung der Anlastung externer Kosten samt einmaliger Abfederung der Tarifanpassungen für das Jahr 2026**

Beschreibung des Ziels:

Es soll eine verstärkte Anlastung der externen Kosten erfolgen. 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 soll im Hinblick auf das konjunkturelle Umfeld und der für das Jahr 2026 ohnehin geplanten tariflichen Anpassung ein einmaliger und tariflich dämpfender Impuls gesetzt werden.

Umsetzung durch:

Maßnahme 4: Neuregelung der Tarifbestimmungen über die Anlastung der verkehrsbedingt durch CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehenden Kosten für das Jahr 2026

Maßnahme 5: Einmaliger Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für das Jahr 2026

## **Maßnahmen**

### **Maßnahme 1: Festlegung der Dauer des 75%-Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge bei der Anlastung der Infrastrukturkosten bis Ende 2030**

Beschreibung der Maßnahme:

§ 9 Abs. 5 BStMG wird dahingehend geändert, dass der derzeit bestehende 75%-Bonus im Rahmen der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für emissionsfreie Fahrzeuge (CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 5) bis Ende des Jahres 2030 fixiert wird und somit in den jährlichen Mauttarifverordnungen bis zum Ablauf des Jahres 2030 vorzusehen ist.

Umsetzung von:

Ziel 1: Schaffung von Planungssicherheit beim tariflichen Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge

### **Maßnahme 2: Vollständiger Umstieg auf die digitale Vignette ab dem Vignettenjahr 2027**

Beschreibung der Maßnahme:

Das bestehende duale Vignettensystem mit Klebevignette und digitaler Vignette soll aufgrund der stetig steigenden Absatzzahlen bei digitalen Vignetten nicht mehr weitergeführt werden. Nunmehr soll 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.

Umsetzung von:

Ziel 2: Weiterentwicklung im System zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut und bei der Sanktionierung der Mautpflicht

### **Maßnahme 3: Erhöhung des Maximalbetrags der Ersatzmaut**

Beschreibung der Maßnahme:

Der bislang geltende Höchstbetrag der für den Fall der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut von der ASFINAG in der Mautordnung festzusetzenden Ersatzmaut 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 BStMG vorgesehenen Mindeststrafen in der Höhe von 300 € soll der Höchstbetrag nunmehr auf 270 € einschließlich Umsatzsteuer erhöht werden.

Umsetzung von:

Ziel 2: Weiterentwicklung im System zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut und bei der Sanktionierung der Mautpflicht

#### **Maßnahme 4: Neuregelung der Tarifbestimmungen über die Anlastung der verkehrsbedingt durch CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehenden Kosten für das Jahr 2026**

Beschreibung der Maßnahme:

In § 9 Abs. 9 Z 3 BStMG wurden bisher für das Jahr 2026 die Tarife zur Anlastung der verkehrsbedingt durch CO<sub>2</sub>-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.

Umsetzung von:

Ziel 3: Weiterentwicklung der Anlastung externer Kosten samt einmaliger Abfederung der Tarifierpassungen für das Jahr 2026

#### **Maßnahme 5: Einmaliger Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für das Jahr 2026**

Beschreibung der Maßnahme:

Es wird vorgesehen, dass die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für das Jahr 2026 nicht valorisiert werden und somit eine sonst gesetzlich vorgesehene Anpassung dieser Tarife von 2025 auf 2026 um + 2,9 % unterbleibt.

Umsetzung von:

Ziel 3: Weiterentwicklung der Anlastung externer Kosten samt einmaliger Abfederung der Tarifierpassungen für das Jahr 2026

**Dokumentinformationen**

Vorlagenversion: V2.024

Schema: BMF-S-WFA-v.1.13

Deploy: 2.13.0.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 10.09.2025 13:24:29

WFA Version: 0.0

OID: 4578

A0|B0