

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil:**

Die wiederkehrende Überprüfung der Höchsttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die zur Kosten- und Tarifiermittlung gebildeten rechnerischen Teilnetze des mautpflichtigen Bundesstraßennetzes hat ergeben, dass im Jahr 2019 für kein Teilnetz ein Anpassungsbedarf besteht. Die wesentlichen Regelungsinhalte des vorliegenden Verordnungsentwurfs beschränken sich daher auf:

1. die jährliche Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten im Sinne der gesetzlichen Verpflichtung gemäß § 9 Abs. 13 zweiter Satz des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 – BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 62/2018 (§§ 2, 4, 5 und 6),
2. die Neufestsetzung des Tarifabschlages für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bei den Tarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten (§§ 2, 4, 5 und 6),
3. die Einführung der Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI (§ 9) und
4. die jährliche Valorisierung des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter im Sinne der gesetzlichen Verpflichtung des § 8c Abs. 8 zweiter Satz BStMG (§ 11).

Der Verordnungsentwurf unterliegt nicht dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999, da gemäß Artikel 6 Abs. 1 und 2 dieser Vereinbarung diese weder für rechtsetzende Maßnahmen gilt, die der Bund aufgrund zwingender Maßnahmen des Gemeinschaftsrechts zu setzen verpflichtet ist, noch für rechtssetzende Maßnahmen gilt, die die Gebietskörperschaften in ihrer Eigenschaft als Träger von Privatrechten so wie jeden anderen Rechtsträger treffen.

### **Besonderer Teil:**

#### **Zu § 1:**

Die bisherige Tarifgruppeneinteilung zur Anlastung der Infrastrukturkosten bleibt unverändert.

#### **Zu § 2:**

Für einen Zeitraum von vier Jahren ab Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung am 1. Jänner 2017 soll eine Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten durch Bildung von zwei Tarifgruppen erfolgen, wobei die EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV in einer Tarifgruppe zusammengefasst werden. Die Tarifgestaltung für die schadstoffärmsten Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI soll dabei jeweils durch Berücksichtigung eines Tarifabschlages so erfolgen, dass die aus der nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten resultierenden Mauteinnahmen in den Jahren 2017 bis einschließlich 2020 jeweils in der Größenordnung von 20 Mio. Euro geringer ausfallen als bei einer nicht nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten. Für das Jahr 2019 wird der Tarifabschlag mit 1,7 % neu festgesetzt, wodurch für die Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI in diesem Jahr ein Tarifbonus in der Höhe von 20,370 Mio. Euro zu erwarten ist.

Ausgehend von dem Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten in der Höhe von 15,80 Cent ohne Umsatzsteuer für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen, wie er vor Einführung der Differenzierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen in Geltung stand, wurde der bislang geltende Basiswert von 18,40 Cent ohne Umsatzsteuer im Wege der jährlich durchgeführten Valorisierungen sowie der kaufmännischen Rundungen der jeweils errechneten Beträge ermittelt. Nunmehr ist dieser Basiswert gemäß § 9 Abs. 13 zweiter Satz BStMG einer Valorisierung in der Höhe von 2,2 % zu unterziehen. Ergebnis dieser Rechenoperation ist nach einer kaufmännischen Rundung auf Hundertstel Cent (§ 9 Abs. 13 dritter Satz BStMG) ein neuer Basiswert von 18,80 Cent ohne Umsatzsteuer.

Dieser neue Basiswert wird zur Festsetzung des Grundkilometertarifes für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV herangezogen. Für die Ermittlung des Grundkilometertarifes für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI wird zur Durchführung der Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen gemäß § 9 Abs. 5 erster und dritter Satz BStMG der Abschlag von 1,7 % in Ansatz gebracht, wobei der Grundkilometertarif für diese Kraftfahrzeuge ebenfalls kaufmännisch auf Hundertstel Cent gerundet wird.

Auf Grundlage der für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen ermittelten Tarife für die zwei Tarifgruppen ergeben sich ab 1. Jänner 2019 aus der in § 9 Abs. 3 Z 1 BStMG festgelegten Tarifspreizung für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen bzw. mit vier und mehr Achsen (1:1,4:2,1) folgende Kilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten in Cent ohne Umsatzsteuer:

Emissionsklasse	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
EURO VI	18,48	25,872	38,808
EURO 0 bis EEV	18,80	26,320	39,480

Kat. 2 = Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen

Kat. 3 = Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen

Kat. 4 = Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen

Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erfolgt dann unter Beachtung der Rundungsregelung (kaufmännische Rundung auf hundertstel Cent) durch Multiplikation der Längen der betroffenen Mautabschnitte mit den Kilometerтарifen. Abschließend erfolgt die Berechnung der Mautabschnittstarife durch Addition der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten mit jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG).

#### Zu § 3:

Die bisherige Regelung bleibt unverändert. Ab 1. Jänner 2019 sind folgende Kilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten in Cent ohne Umsatzsteuer der gemäß § 9 Abs. 12 BStMG durchzuführenden Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Strecke der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras (A 13) zu Grunde zu legen:

Emissionsklasse	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
EURO VI	23,10	32,34	48,51
EURO 0 bis EEV	23,50	32,90	49,35

#### Zu § 4:

Für die Arlbergtunnelstrecke, Tauerntunnelstrecke, Pyhrnstrecke und Karawankentunnelstrecke werden gemäß § 9 Abs. 6 lit. a BStMG erhöhte Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten vorgesehen. Die Berechnung erfolgt analog zu der für §§ 2 und 3 geschilderten Vorgangsweise.

#### Zu § 5:

Für die Brennerstrecke werden gemäß § 9 Abs. 6 lit. a BStMG ebenfalls erhöhte Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten vorgesehen; da aber gemäß § 11 auf der Brennerstrecke keine Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung erfolgt, ist auf Grundlage der anzulastenden Infrastrukturkosten, deren Berechnung ebenfalls analog zu der für §§ 2 und 3 geschilderten Vorgangsweise erfolgt, für diese Strecke in der Verordnung bereits der Mautabschnittstarif festzusetzen, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG). Die Tarife beinhalten einen Aufschlag in der Höhe von 25 % gemäß § 9 Abs. 6 lit. b BStMG.

#### Zu § 6:

Die Mautabschnittstarife für die Benützung der Brennerstrecke mit Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen im Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr (Nachtтарif) in doppelter Höhe des Tagтарifs werden auf Grundlage der in § 5 festgesetzten Beträge angepasst (§ 9 Abs. 5 zweiter und vierter Satz BStMG).

#### Zu § 7:

Die bisherige Tarifgruppeneinteilung zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung bleibt unverändert.

#### Zu § 8:

Während Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb gemäß § 9 Abs. 11 erster Satz BStMG zur Anlastung der Infrastrukturkosten jener Tarifgruppe zuzuordnen sind, für die der niedrigste Tarif festgesetzt wird, wird für diese Fahrzeuge bis zu einer internationalen technischen Normen entsprechenden Änderung aller für die unmittelbare Tariffdifferenzierung erforderlichen Komponenten im Mautsystem als Alternative vorläufig eine zeitnahe Erstattung entrichteter Mauten zur Anlastung

tung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung vorgesehen, die zu dem gleichen wirtschaftlichen Ergebnis führt.

#### **Zu § 9:**

Der bisherige Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen bleibt für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV unverändert, doch werden ab 1. Jänner 2019 die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auch Kraftfahrzeugen der EURO-Emissionsklasse VI angelastet. Dies erfolgt unter Berücksichtigung des unionsrechtlich höchstzulässigen Kilometertarifs (siehe Mitteilung der Europäischen Kommission, 2018/C 205/01 vom 14. Juni 2018).

Auf Grundlage der für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen ermittelten Tarife für die vier Tarifgruppen ergeben sich dann aus der in § 9 Abs. 3 Z 2 BStMG festgelegten Tarifspreizung für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen bzw. mit vier und mehr Achsen (1:1,4:1,6) folgende Kilometertarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in Cent ohne Umsatzsteuer:

Emissionsklasse	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Höchstwert
EURO VI	0,68	0,952	1,088	1,10
EURO V und EEV	1,37	1,918	2,192	2,20
EURO IV	2,00	2,80	3,20	3,30
EURO 0 bis III	4,00	5,60	6,40	6,50

Höchstwert = zulässiger Kilometertarif für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen gemäß der Mitteilung der Europäischen Kommission, 2018/C 205/01 vom 14. Juni 2018

Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung erfolgt dann unter Beachtung der Rundungsregelung (kaufmännische Rundung auf Hundertstel Cent) durch Multiplikation der Längen der betroffenen Mautabschnitte mit den Kilometertarifen. Abschließend erfolgt die Berechnung der Mautabschnittstarife durch Addition der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mit jenen zur Anlastung der Infrastrukturkosten und jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG).

#### **Zu § 10:**

Der bisherige Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen bleibt unverändert.

Als Nacht gilt gemäß § 9 Abs. 8 zweiter Satz BStMG der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr.

Auf Grundlage der für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen ermittelten Tarife für Tag/Nacht ergeben sich dann aus der in § 9 Abs. 3 Z 3 BStMG festgelegten Tarifspreizung für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen bzw. mit vier und mehr Achsen (1:2,3:2,9) folgende Kilometertarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in Cent ohne Umsatzsteuer:

Tag/Nacht	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Höchstwert
Tag	0,07	0,161	0,203	0,22
Nacht	0,11	0,253	0,319	0,32

Höchstwert = zulässiger Kilometertarif für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen gemäß der Mitteilung der Europäischen Kommission, 2018/C 205/01 vom 14. Juni 2018

Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung erfolgt dann unter Beachtung der Rundungsregelung (kaufmännische Rundung auf Hundertstel Cent) durch Multiplikation der Längen der betroffenen Mautabschnitte mit den Kilometertarifen. Abschließend erfolgt die Berechnung der Mautabschnittstarife durch Addition der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der verkehrsbedingten Lärmbelastung mit jenen zur Anlastung der Infrastrukturkosten und jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG).

#### **Zu § 11:**

Auf Grundlage der Bestimmung des § 9 Abs. 12 vierter Satz BStMG erfolgt auf Mautabschnitten von Strecken, auf denen gemäß § 9 Abs. 6 lit. b BStMG ein Aufschlag erhoben wird, keine Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und

Lärmbelastung, da dort die Beträge der erhobenen Aufschläge rechnerisch die sich aus der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung dieser Kosten ergebenden Beträge übersteigen.

**Zu § 12:**

Die in § 8c Abs. 8 zweiter Satz BStMG vorgesehene Valorsierung des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführende Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter wird für das Jahr 2019 in der Höhe von 2,2 % durchgeführt. Der errechnete Betrag wird kaufmännisch auf einen vollen Euro gerundet.

**Zu § 13:**

Die Bestimmungen des § 8c Abs. 8 und des § 9 Abs. 13 BStMG sehen Valorisierungen jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner vor.