

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

**Abteilung für Rechtspolitik**  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900-4966 | F +43 (0)5 90 900-243  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W <https://news.wko.at/rp>

Per E-Mail: [maria.benedikt@bmk.gv.at](mailto:maria.benedikt@bmk.gv.at)  
per Webformular:  
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
2023-0.585.566  
31.8.2023

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 40.12.3.2023/DD/Sa  
Dr. Daniela Domenig

Durchwahl  
4966

Datum  
8.9.2023

## **Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

### **Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten im Jahr 2024**

Wir begrüßen die gänzliche Aussetzung der Valorisierung der fahrleistungsabhängigen und zeitabhängigen Mauttarife für 2024. Der Entfall der Inflationsanpassung der Infrastrukturkostenmaut im Jahr 2024 um + 8,6 % stellt eine Kostenentlastung für unsere Mitglieder dar.

Um im Jahr 2025 eine signifikante Kostensteigerung durch Inflation und Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Tarife zu verhindern, sollte auch 2025 und 2026 von der Valorisierung abgesehen werden.

Wir erneuern daher unsere langjährige Forderung nach einer generellen Streichung der Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung der Tarife. Dies gilt umso mehr, als wir von einer Überzahlung bei der Infrastrukturkostenmaut ausgehen.

### **Berücksichtigung der Kosten der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife**

Weiters begrüßen wir, dass hinsichtlich der EU-rechtlich vorgeschriebenen Einführung von CO<sub>2</sub>-Kosten diese nicht sofort zur Gänze angelastet werden sollen. Deren Höhe soll in Stufen über die nächsten Jahre angepasst werden. Dabei wird auch Bedacht auf den EU-Emissionshandel genommen werden, um eine Doppelbesteuerung von CO<sub>2</sub> aus diesen beiden EU-Regelungen zu verhindern.

Die geplanten CO<sub>2</sub>-Tarife sollten jedoch noch gesenkt werden. Der Zeitpunkt des Markthochlaufs für E-Lkw bzw. Wasserstofffahrzeuge im mautrelevanten klassischen Fernverkehr ist ungewiss. Auch fehlt es leider noch immer an einer flächendeckenden Tank- und Ladeinfrastruktur; diese ist aber Voraussetzung, um den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge kalkulierbar zu ermöglichen. Derzeit führt der CO<sub>2</sub>-Zuschlag (externe Kosten) nur zu zusätzlichen Einnahmen für die ASFINAG, die von dieser vollständig an den Bund überwiesen werden müssen.

In Zeiten einer andauernden hohen Inflation und Teuerung kommt die CO<sub>2</sub>-Bepreisung nun auch bei der fahrleistungsabhängigen Maut aus Sicht der Unternehmen zum falschen Zeitpunkt. Die Teuerung trifft nicht nur den Endverbraucher, sondern auch viele Betriebe. Anstatt mit Förderaktionen zu versuchen, einmalig zu unterstützen, wäre es sinnvoller, direkt die Ursache zu bekämpfen - im konkreten Fall: Die zusätzliche Belastung aufgrund der CO<sub>2</sub>-Bemautung möglichst gering zu halten.

Die für das Jahr 2027 und die Folgejahre vorgesehene jährliche Inflationsanpassung der CO<sub>2</sub>-Kosten lehnen wir ab.

#### **Änderung der Abgrenzung fahrleistungsabhängige/zeitabhängige Mautpflicht**

Die Änderung des Kriteriums zur Abgrenzung zwischen fahrleistungsabhängiger und zeitabhängiger Maut ist EU-rechtlich geboten, wird von uns jedoch nach wie vor negativ beurteilt.

Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass für Fahrzeuge, die vor dem 1.12.2023 zugelassen wurden und deren technisch zulässige Gesamtmasse (tzG) über 3,5 t liegt, eine Übergangsfrist bis 2029 vorgesehen ist.

Dieser Bestandschutz ist wichtig und richtig, es sollte vom BMK aber auch für nach dem 1.12.2023 zugelassene Fahrzeuge bzw. für den Zeitraum nach 2029 nochmals nach einer Lösung gesucht werden.

#### **Busse, Wohnmobile und Schaustellerfahrzeuge**

Besonders erfreulich ist, dass ab 2025 eine eigene Busmautkategorie mit niedrigeren CO<sub>2</sub>-Kosten eingeführt und somit endlich ein erster Schritt gesetzt wird, um die Umweltfreundlichkeit dieses Verkehrsträgers zu berücksichtigen.

Wir treten bekanntermaßen bereits seit Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut dafür ein, dass insbesondere für Busse, aber auch für Wohnmobile und Schaustellerfahrzeuge, gesonderte tarifliche Regelungen bei der Maut gelten sollten und wiederholen diese Forderung einmal mehr.

Der Auftrag an das BMK zur Evaluierung der Auswirkungen, die aus der Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen von der zeitabhängigen Mautpflicht resultieren, „insbesondere auf bestimmte Fahrzeuggruppen wie Wohnmobile und auf bestimmte Wirtschaftszweige wie den Tourismus“, wird vor diesem Hintergrund ausdrücklich begrüßt.

#### **„Handwerker-Fahrzeuge“ bis 7,5 t**

Das BMK hat bis Ende 2025 die Umsetzbarkeit einer Tarifregelung für Fahrzeuge nach Maßgabe des Art. 7 Abs. 9 lit. b der EU-Richtlinie 1999/62/EG („Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 3,5 t und weniger als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines

Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden“) zu untersuchen.

Dieser Evaluierungsauftrag wird seitens der WKÖ mehrheitlich begrüßt.

In diesem Zusammenhang halten die Bundessparten Gewerbe und Handwerk, Handel, Industrie sowie Tourismus und Freizeitwirtschaft fest, dass alle Ausnahmemöglichkeiten des EU-Rechts zum Vorteil der Mitglieder genutzt werden sollten.

Die Bundessparte Transport und Verkehr weist allerdings auf zu erwartende negative Umweltauswirkungen, eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung sowie die mangelnde Kontrollierbarkeit, insbesondere bei im Ausland zugelassenen Fahrzeugen, hin.

**Emissionsfreie Fahrzeuge bis zu 4,25 t**

Emissionsfreie Fahrzeuge, die lediglich aufgrund des alternativen Antriebs (z.B. Batterie) die 3,5 t-Grenze überschreiten, sollten bis zu 4,25 t nur der Vignettenpflicht unterliegen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Karlheinz Kopf  
Generalsekretär