

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2023**Ausgegeben am 16. November 2023****Teil I**

142. Bundesgesetz: **Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 und des ASFINAG-Gesetzes**
(NR: GP XXVII RV 2204 AB 2251 S. 235. BR: AB 11333 S. 959.)
[CELEX-Nr.: 31999L0062, 32003L0087, 32019L0520, 32022L0362, 32023L0959]

142. Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002

Das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 155/2021, wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird die Zeile „§ 33 In-Kraft-Treten“ durch die Zeile „§ 33 Inkrafttreten“ ersetzt und wird die Zeile „§ 34 Außer-Kraft-Treten“ durch die Zeile „§ 34 Außerkrafttreten“ ersetzt.*

2. *In § 1 Abs. 2, § 13 Abs. 1 und 1b, § 31 Abs. 1 und § 38 Z 1 wird in der jeweils grammatikalisch richtigen Form die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ jeweils durch die Wortfolge „Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ in der jeweils grammatikalisch richtigen Form ersetzt.*

3. *In § 1 Abs. 3 wird der Ausdruck „§ 9 Abs. 4“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 11“ ersetzt.*

4. *In § 6 wird die Wortfolge „höchstes zulässiges Gesamtgewicht“ durch die Wortfolge „technisch zulässige Gesamtmasse“ ersetzt.*

5. *§ 7 lautet:*

„§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat als Hauptdiensteanbieter gemäß Artikel 2 Z 12 der Richtlinie (EU) 2019/520 dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

(2) Für die Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut kann ein angemessener Kostenersatz gefordert werden, der mit den Anforderungen des Artikels 7 Abs. 5 und des Artikels 7j Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist. Andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz dieser Geräte können zusätzlich zugelassen werden.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat als Mauterheberin gemäß Artikel 2 Z 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 zur Mautabwicklung eine technische Lösung gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 einzusetzen, hat Vorgaben für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS-Anbieter), die gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/520 registriert sind, nach Maßgabe der Artikel 6 Abs. 2, 7 Abs. 2 und 15 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu erstellen und hat ihnen Zugang zu den Mautstrecken einzuräumen (Zulassung), wenn sie diese

Vorgaben erfüllen. Zugelassenen EETS-Anbietern gebührt eine Vergütung gemäß den in Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 niedergelegten Grundsätzen.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und Erstellung eines Beleges nach Maßgabe des Artikels 7j Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG und andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst nach Maßgabe der Artikel 5 bis 8, 10, 13, 14 Abs. 1, 15 Abs. 1 und 2 sowie 17 der Richtlinie (EU) 2019/520 sind in der Mautordnung zu treffen.

(5) EETS-Anbieter sowie Hauptdiensteanbieter haben als Mautdiensteanbieter im Sinne des Artikels 2 Z 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 den Vorgaben des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu entsprechen.“

6. In § 8 Abs. 2 wird der Ausdruck „§ 9 Abs. 5 und 6“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 5 und 7“ ersetzt.

7. In § 8b wird folgender Satz angefügt:

„Der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt die elektronische Übermittlung der im Register verzeichneten Mautstrecken und EETS-Anbieter an die Europäische Kommission zum Ende jedes Kalenderjahres.“

8. In § 8c Abs. 1 wird die Wortfolge „der Mautgläubiger“ durch die Wortfolge „die Mauterheberin“ ersetzt.

9. § 8c Abs. 8 lautet:

„(8) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung des Vermittlungsentgeltes jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle Euro zu runden.“

10. § 9 lautet:

„§ 9. (1) Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen entstehen. Eine Teilanlastung dieser Kosten ist zulässig.

(2) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Mauttarife pro Kilometer zur Anlastung der Kosten gemäß Abs. 1 für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung auf hundertstel Cent genau festzusetzen. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten.

(3) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen entstehen, sind nach Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhängern unabhängig von der technisch zulässigen Gesamtmasse des Anhängers zu differenzieren. Achsen sind unabhängig vom Radstand, alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen (§ 2 Z 7 Kraftfahrgesetz 1967) und Wohnmobilen (§ 2 Z 28a Kraftfahrgesetz 1967) gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

(4) Die Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten hat den Bestimmungen der Artikel 2 Abs. 1 Z 3 und Abs. 2, 7b und 7e Abs. 1 und 3 der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen. Die Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, der Lärmbelastung und der CO₂-Emissionen hat den Bestimmungen der Artikel 7c Abs. 1, 7ca Abs. 1 und 2, 7cb Abs. 1 und 3, 7ga Abs. 1 und 2, 7i Abs. 1 und des Anhangs IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

(5) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten werden nach folgenden Fahrzeugkategorien gestaffelt:

1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,

3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH.

Für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 ist gegenüber den für Fahrzeuge aller anderen CO₂-Emissionsklassen (Abs. 9 zweiter Satz) einheitlich festzusetzenden Tarifen nach Maßgabe des Artikels 7ga Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG eine Ermäßigung in der Höhe von 75 vH vorzusehen. Die Festsetzung der Tarife gemäß Abs. 2 hat für die in Z 2 und 3 genannten Fahrzeuge und für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 jeweils nach Durchführung einer kaufmännischen Rundung zu erfolgen.

(6) Eine Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung kann nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 3 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen, wobei diese Differenzierung auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien gemäß Abs. 5 zulässig ist.

(7) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung

1. für Strecken, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Mautstrecken, Mautabschnitts-Teiltarife (Abs. 11 zweiter und dritter Satz) zur Anlastung der Infrastrukturkosten festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 und 5 ergeben,
2. nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß Z 1 festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder die auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 und 5 festgesetzten Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen.

Zum Zweck der Berechnung der gemäß Z 1 festzusetzenden Mautabschnitts-Teiltarife können zwei oder mehr Mautstrecken zusammengefasst werden.

(8) Die Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sind für Fahrzeuge mit den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen und für emissionsfreie Fahrzeuge für alle Mautstrecken einheitlich festzusetzen. Es sind Tarifgruppen nach EURO-Emissionsklassen zu bilden, wobei eine Tarifgruppe, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind, und eine Tarifgruppe für emissionsfreie Fahrzeuge vorzusehen sind. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV gelten die für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V festzusetzenden Mauttarife.

(9) Die Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind für alle Mautstrecken einheitlich festzusetzen. Es sind Tarifgruppen nach den gemäß Artikel 7ga Abs. 1 und 2 der Richtlinie 1999/62/EG zu bildenden CO₂-Emissionsklassen 1 bis 5 ohne Differenzierung der CO₂-Emissionsklasse 1 nach EURO-Emissionsklassen vorzusehen. Die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind in Cent ohne Umsatzsteuer für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen (Kategorie 2), für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen (Kategorie 3) und für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen (Kategorie 4) wie folgt festzusetzen:

1. Für das Jahr 2024:

Tarifgruppe nach CO ₂ -Emissionsklasse	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4
5	0,00	0,00	0,00
4	0,60	0,75	1,02
3	1,79	2,39	3,50
2	1,85	2,48	3,62
1	1,98	2,65	3,87

2. Für das Jahr 2025:

Tarifgruppe nach CO ₂ -Emissionsklasse	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4
5	0,00	0,00	0,00
4	1,00	1,25	1,70
3	2,99	3,99	5,84
2	3,09	4,13	6,04
1	3,30	4,41	6,46

3. Für das Jahr 2026:

Tarifgruppe nach CO ₂ -Emissionsklasse	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4
---	-------------	-------------	-------------

5	0,00	0,00	0,00
4	1,40	1,75	2,38
3	4,19	5,59	8,18
2	4,32	5,78	8,45
1	4,62	6,17	9,04

4. Für Omnibusse ist bei den nach Z 2 und 3 festzusetzenden Tarifen ab 1. Jänner 2025 jeweils eine eigene Tarifgruppe zu bilden, für die eine Ermäßigung in der Höhe von 25 vH vorzusehen ist, wobei die Festsetzung der Tarife nach Durchführung einer kaufmännischen Rundung auf hundertstel Cent zu erfolgen hat.
5. Für das Jahr 2027 und die Folgejahre sind die nach den Z 3 und 4 festgelegten Tarife nach Maßgabe des Abs. 12 anzupassen. Diese Anpassung hat unter Bedachtnahme auf das EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehrssektor gemäß Richtlinie 2003/87/EG zu erfolgen, wobei die Tarife das Doppelte der sich aus Anhang IIIc und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG ergebenden Bezugswerte nicht überschreiten dürfen. Dabei gilt für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 1 jeweils der niedrigste Bezugswert und für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen jeweils der Bezugswert für solche mit vier Achsen.

(10) Sind Fahrzeuge, denen nur ein einziges Kennzeichen zugewiesen wurde, nicht derselben Tarifgruppe zuzuordnen, so gilt für alle Fahrzeuge der Tarif jener Tarifgruppe, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Fahrzeuge, für die kein Nachweis erfolgt, der ihre Zuordnung zu einer Tarifgruppe ermöglicht, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung vorzusehen, dass der Zulassungsbesitzer vor Benützung der Mautstrecken auf elektronischem Wege durch Erklärung der EURO-Emissionsklasse, der CO₂-Emissionsklasse sowie ab 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus gegenüber dem Mautdiensteanbieter gemäß § 7 Abs. 5 die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer nach EURO-Emissionsklassen und CO₂-Emissionsklassen gebildeten Tarifgruppe sowie ab 1. Jänner 2025 einer für Omnibusse gebildeten Tarifgruppe erwirken kann. Es ist vorzusehen, dass der Zulassungsbesitzer den Nachweis der erklärten EURO-Emissionsklasse, der erklärten CO₂-Emissionsklasse sowie ab 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus innerhalb einer in der Mautordnung vorzusehenden Frist von mindestens 30 Tagen nachzuholen hat, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt. Die Zuordnung eines Fahrzeugs zur Tarifgruppe der CO₂-Emissionsklasse 2 oder 3 ist durch den Mautdiensteanbieter so rechtzeitig zu überprüfen, dass nach Maßgabe des Artikels 7ga Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG gegebenenfalls sechs Jahre nach der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs und danach alle weiteren sechs Jahre eine Zuordnung in eine andere Tarifgruppe erfolgt.

(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung für die durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte (Mautabschnitte) die Tarife (Mautabschnittstarife) festzusetzen. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu Grunde zu legen. Sofern in der Verordnung nicht schon eine Festsetzung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß Abs. 7 Z 1 oder 2 erfolgt ist, sind der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife die in der Verordnung festgesetzten Mauttarife und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge der Mautabschnitts-Teiltarife sind kaufmännisch jeweils auf hundertstel Cent zu runden. Die Mautabschnittstarife ergeben sich aus der Summe der Mautabschnitts-Teiltarife, wobei die Beträge jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat die auf die einzelnen Mautabschnitte entfallenden Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der Mautordnung gesondert auszuweisen.

(12) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind jeweils kaufmännisch auf hundertstel Cent zu runden.

- (13) Abweichend von Abs. 12 gilt für die Festsetzung der Mauttarife für das Jahr 2024 Folgendes:
1. die in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Grundkilometertarife für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Infrastrukturkosten gelten im Jahr 2024 als Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen, wobei die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen oder mit vier und mehr Achsen unter Anwendung der Rundungsregelung des Abs. 5 dritter Satz zu berechnen sind;
 2. die in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Mautabschnitte der in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Mautstrecken der A 9, A 10, A 11 und S 16 gelten auch im Jahr 2024;
 3. die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, die der Berechnung der in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Mautabschnittstarife für die Mautabschnitte der A 13 zugrunde liegen, sind unter Anwendung der Rundungsregelung des Abs. 5 dritter Satz im Jahr 2024 für die Festsetzung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Mautabschnitte der A 13 heranzuziehen.“

11. In § 10 Abs. 1 und 4 wird jeweils die Wortfolge „höchstes zulässiges Gesamtgewicht“ durch die Wortfolge „technisch zulässige Gesamtmasse“ ersetzt.

12. § 11 Abs. 1 und 2 lauten:

„(1) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalenderjahr und berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken im Zeitraum von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitstag entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Zehntagesvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken während zehn aufeinanderfolgender Kalendertage. Die Eintagesvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalendertag.

(2) Die zeitabhängige Maut ist vor der Benützung von Mautstrecken durch Ankleben einer Klebevignette am Fahrzeug oder durch Registrierung des Kennzeichens im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu entrichten. Abweichend davon ist die zeitabhängige Maut für die Benützung von Mautstrecken während eines Kalendertages (Eintagesvignette) durch Registrierung des Kennzeichens des Fahrzeugs im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (digitale Vignette) zu entrichten.“

13. In § 11 Abs. 5 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:

„Von diesen Fällen abgesehen, ist der Zulassungsbesitzer gegen kostendeckenden Ersatz des Aufwandes berechtigt, die Umregistrierung der digitalen Jahresvignette auf ein anderes ihm zugewiesenes Kennzeichen ein Mal während der Gültigkeitsdauer (Abs. 1 erster Satz) zu beantragen, wobei der Betrag von 20 € einschließlich Umsatzsteuer nicht überschritten werden darf.“

14. § 12 lautet:

„§ 12. (1) Bei Jahres-, Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten sind als Kategorien mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und einspurige Kraftfahrzeuge vorzusehen.

(2) Der Preis der Jahresvignette samt Umsatzsteuer beträgt:

1. für einspurige Kraftfahrzeuge: 38,50 Euro,
2. für mehrspurige Kraftfahrzeuge: 96,40 Euro.

(3) Für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen, beträgt der jeweils auf volle zehn Cent abgerundete Preis der Zweimonatsvignette 30 vH, der Preis der Zehntagesvignette 12 vH und der Preis der Eintagesvignette 9 vH des Preises der Jahresvignette.

(4) Für einspurige Kraftfahrzeuge betragen die jeweils auf volle zehn Cent abgerundeten Vignettenpreise jeweils 40 vH der Vignettenpreise für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.

(5) Die Preise der Jahresvignette gelten für die Benützung der Mautstrecken im Jahr 2024 und die Preise gemäß Abs. 3 und 4 ab dem 1. Dezember 2023. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für

Finanzen jährlich, erstmals im Jahr 2024, auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlaublichen Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder des an seine Stelle tretenden Index die Preise der Jahres-, Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Der für die Jahresvignette für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, errechnete Betrag ist kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden. Der so ermittelte Betrag ist nach Maßgabe des Abs. 3 und 4 auf die Preise von Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und auf die Preise von Jahres-, Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten für einspurige Kraftfahrzeuge umzulegen. Die dabei errechneten Beträge sind auf volle zehn Cent abzurunden. Die geänderten Preise gelten für Jahresvignetten, die in dem der Erlassung der Verordnung folgenden Jahr zur Benützung der Mautstrecken berechtigen, und für Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten, die ab dem 1. Dezember des Jahres der Erlassung der Verordnung zur Benützung der Mautstrecken berechtigen.“

15. In § 13 Abs. 1a erhalten die Z 3 bis 5 (alt) die Bezeichnungen Z 2 bis 4.

16. § 13 Abs. 2 und 3 lauten:

„(2) Menschen mit Behinderungen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und im Besitz eines Behindertenpasses gemäß den §§ 40 bis 47 Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel oder die Blindheit eingetragen sind (Anspruchsberechtigte), haben nach Maßgabe des Abs. 3 Anspruch auf die Zurverfügungstellung einer kostenlosen digitalen Jahresvignette für ein auf sie zugelassenes mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören.

(3) Die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Gemeinschaftseinrichtung) hat im Wege der von ihr geführten Zulassungsevidenz (§ 47 Abs. 4a Kraftfahrzeuggesetz 1967) einem Anspruchsberechtigten auf Ansuchen in einer für die Zulassung des Kraftfahrzeuges örtlich zuständigen Zulassungsstelle (§ 40a Kraftfahrzeuggesetz 1967) eine digitale Vignette kostenlos dadurch zur Verfügung zu stellen, dass automationsunterstützt eine Registrierung des vom Anspruchsberechtigten für Zwecke der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer angegebenen Kennzeichens des auf ihn zugelassenen mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft für die Dauer der Zulassung dieses Kraftfahrzeuges auf den Anspruchsberechtigten veranlasst wird.“

17. § 13 Abs. 10 entfällt.

18. In § 15 Abs. 1 Z 1 wird die Wortfolge „unter Bedachtnahme auf Artikel 7j Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG“ angefügt.

19. § 15 Abs. 1 Z 7 lautet:

„7. die Festlegung der Mautabschnitte und der Mautabschnittstarife, Bestimmungen über die Zuordnung von Fahrzeugen zu EURO-Emissionsklassen, nach Maßgabe des Artikels 7ga Abs. 1 und 2 der Richtlinie über die Zuordnung von Fahrzeugen zu CO₂-Emissionsklassen sowie über die Zuordnung zu einer ab 1. Jänner 2025 zu bildenden Tarifgruppe für Omnibusse, über die vorläufige Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe durch Erklärung sowie Bestimmungen über die für die Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe erforderlichen Nachweise und über das Nachholen dieser Nachweise (§ 9);“

20. § 15 Abs. 1 Z 8 lautet:

„8. Informationen über die in der Verordnung gemäß § 9 festgesetzten Mauttarife und über die in der Verordnung gemäß § 12 festgelegten Vignettenpreise;“

21. In § 15 Abs. 1 Z 10 wird nach dem Ausdruck „(§ 32 Abs. 2)“ die Wortfolge „sowie über den kostendeckenden Ersatz des Aufwandes für die einmalige Umregistrierung während ihrer Gültigkeitsdauer“ angefügt.

22. In § 15 Abs. 1 Z 11 entfällt die Wortfolge „und über den kostenlosen Erwerb von Mautkarten (§ 13)“.

23. In § 15 Abs. 1 Z 18 wird die Wortfolge „höchstes zulässiges Gesamtgewicht“ durch die Wortfolge „technisch zulässige Gesamtmasse“ ersetzt.

24. § 15 Abs. 2 Z 4 lautet:

„4. Bestimmungen über Ausnahmen für auf Menschen mit Behinderungen zugelassene Fahrzeuge im Zusammenhang mit der durch BGBl. I Nr. 142/2023 erfolgten Neuregelung der Mautpflicht in §§ 6 und 10 Abs. 1;“

25. In § 15 Abs. 2 Z 8 wird nach dem Wort „dass“ die Wortfolge „mit Ausnahme der Eintagesvignette“ eingefügt.

26. In § 18 Abs. 2 wird der Ausdruck „§ 9 Abs. 5 und 6“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 8 und 9“ ersetzt und wird die Wortfolge „Klebevignette, den Fahrtschreiber, den Wegstreckemesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10. März 2004, S. 3,“ durch die Wortfolge „Klebevignette und den Fahrtschreiber gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

27. In § 19 Abs. 4 lautet der zweite Satz:

„Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten; sie gilt dem Zulassungsbesitzer als zugegangen, wenn sie an die in der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 oder in Fahrzeugzulassungsregistern anderer Staaten als Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges eingetragene Person unter ihrer dort angeführten Anschrift versandt wurde.“

28. § 19a Abs. 3 lautet:

„(3) Ebenfalls im Mautsystem gespeichert werden dürfen aus der automatischen Überwachung gewonnene Daten von Fahrzeugen (Kennzeichen und technische Fahrzeugmerkmale), Auskunftsdaten von automationsunterstützten Abrufen gemäß §§ 30 Abs. 1 und 30a Abs. 2 und Daten, die gemäß § 30b Abs. 1 letzter Satz gewonnen werden, betreffend Fahrzeuge, bei denen nicht eindeutig erkennbar ist, welcher Art der Mautentrichtung (§§ 2 und 32) diese unterliegen oder ob diese von der Mautpflicht ausgenommen sind (§ 5). Die Speicherung dieser Daten darf ausschließlich in pseudonymisierter Form und für den Zweck erfolgen, bei einer zukünftigen Erfassung von Fahrzeugen im Rahmen der automatischen Überwachung Fehlerkennungen automationsunterstützt zu minimieren. Die Speicherung hat in einer Weise zu erfolgen, die keine Rückschlüsse auf den Zeitpunkt und den Ort der Erfassung der Daten zulässt. Diese Daten sind spätestens am Ende des dritten Jahres, das dem Jahr der letzten Erfassung folgt, in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Die Daten von Fahrzeugen, die während der Übergangsfrist gemäß § 33 Abs. 18 Z 8 als Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen gelten, sind spätestens am Ende des Kalenderjahres, in dem die Übergangsfrist endet, in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Die Speicherung von Bilddaten für diesen Zweck ist unzulässig.“

29. § 20 Abs. 3 lautet:

„(3) Zulassungsbesitzer, die den Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zur erklärten EURO-Emissionsklasse, zur erklärten CO₂-Emissionsklasse oder ab 1. Jänner 2025 über die Zuordnung des Fahrzeugs zu einer für Omnibusse gebildeten Tarifgruppe nicht fristgerecht nachholen und dadurch die nicht ordnungsgemäße Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung von Mautstrecken verursachen (§ 9 Abs. 10 zweiter und vierter Satz), begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 € bis 3 000 € zu bestrafen.“

30. In § 20 Abs. 4 wird der Ausdruck „§ 9 Abs. 11 dritter Satz“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 10 dritter Satz“ ersetzt.

31. In § 30 Abs. 2 Z 1 wird der Ausdruck „§ 15 Abs. 1 Z 8“ durch den Ausdruck „§ 15 Abs. 1 Z 18“ ersetzt.

32. § 30 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Besitzer von Bewilligungen zur Durchführung von Probe- oder Überstellungsfahrten gelten im Anwendungsbereich dieses Gesetzes als Zulassungsbesitzer.“

33. § 30 Abs. 4 entfällt.

34. In § 30b Abs. 1 wird die Wortfolge „das höchste zulässige Gesamtgewicht“ durch die Wortfolge „die technisch zulässige Gesamtmasse“ ersetzt.

35. In § 30b Abs. 7 wird der Ausdruck „28. Februar 2023“ durch den Ausdruck „31. März 2026“ ersetzt.

36. In § 32 Abs. 1 wird die Wortfolge „höchstes zulässiges Gesamtgewicht“ durch die Wortfolge „technisch zulässige Gesamtmasse“ ersetzt.

37. In § 32 Abs. 2 wird nach dem Wort „Bestimmungen“ die Wortfolge „über die Höhe der Entgelte für Einzelfahrten und Mehrfahrtenkarten sowie“ eingefügt.

38. In § 32 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Fahrzeuge können von der Pflicht zur Entrichtung der Streckenmaut für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautstrecken unter Bedachtnahme auf § 5 und § 13 Abs. 1 ausgenommen werden. Für auf Menschen mit Behinderungen zugelassene Fahrzeuge, für die gemäß § 13 Abs. 2 kostenlose digitale Jahresvignetten zur Verfügung gestellt wurden, können digitale Mehrfahrtenkarten für die Gültigkeitsdauer dieser Vignetten kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Für andere auf Menschen mit Behinderungen zugelassene Fahrzeuge können Mehrfahrtenkarten zu einem ermäßigten Entgelt vorgesehen werden. Nach Maßgabe des Artikels 7i Abs. 2a der Richtlinie 1999/62/EG können Entgeltermäßigungen für Personenkraftwagen vorgesehen werden.“

39. Vor § 33 wird die Überschrift „In-Kraft-Treten“ durch die Überschrift „Inkrafttreten“ ersetzt.

40. In § 33 wird folgender Abs. 18 angefügt:

„(18) Für das Inkrafttreten der durch das Bundesgesetz BGBL. I Nr. 142/2023 eingefügten oder neu gefassten Bestimmungen gilt Folgendes:

1. Das Inhaltsverzeichnis hinsichtlich der §§ 33 und 34 betreffenden Zeilen, § 1 Abs. 2, § 8c Abs. 8, § 13 Abs. 1 bis 1b, § 15 Abs. 1 Z 8, § 19 Abs. 4, § 30 Abs. 3, § 30b Abs. 7, die Überschriften vor §§ 33 und 34, § 34 Abs. 1, § 36, § 37 und § 38 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBL. I Nr. 142/2023 treten mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft; gleichzeitig tritt § 30 Abs. 4 außer Kraft.
2. § 6, § 10 Abs. 1, 3 und 4, § 11 Abs. 1, 2 und 5, § 12, § 13 Abs. 2 und 3, § 15 Abs. 1 Z 10, 11 und 18, § 15 Abs. 2 Z 4 und 8, § 19a Abs. 3, § 30 Abs. 2 Z 1, § 30b Abs. 1 und § 32 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBL. I Nr. 142/2023 treten mit 1. Dezember 2023 in Kraft; gleichzeitig tritt § 13 Abs. 10 außer Kraft.
3. § 1 Abs. 3, § 7, § 8 Abs. 2, § 8b, § 8c Abs. 1, § 9, § 15 Abs. 1 Z 1 und 7, § 18 Abs. 2, § 20 Abs. 3 und 4 und § 35 Abs. 3 bis 5, 7 und 8 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBL. I Nr. 142/2023 treten mit 1. Jänner 2024 in Kraft.
4. § 19 Abs. 4 ist auf Verwaltungsübertretungen anwendbar, die nach Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBL. I Nr. 142/2023 begangen werden.
5. Die Verordnung, mit der erstmals Mauttarife zur Anlastung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gemäß § 9 Abs. 9 festgesetzt werden, kann ab dem auf die Kundmachung des Bundesgesetzes, BGBL. I Nr. 142/2023 folgenden Tag erlassen werden, sie darf jedoch nicht vor dem 1. Jänner 2024 in Kraft treten. Bis zu diesem Zeitpunkt hat die Mautordnung dazu die näheren Bestimmungen zu enthalten.
6. Die Erklärung der CO₂-Emissionsklasse gegenüber dem Mautdiensteanbieter gemäß § 9 Abs. 10 dritter Satz bereits vor dem 1. Jänner 2024 ist zuzulassen. Die Frist zum Nachholen des Nachweises der CO₂-Emissionsklasse gemäß § 9 Abs. 10 vierter Satz beginnt bei Erklärungen vor dem 1. Jänner 2024 frühestens mit diesem Termin.
7. Bis zum 1. Jänner 2025 hat die Mautordnung nähere Bestimmungen über die erstmalige Ermäßigung für Omnibusse gemäß § 9 Abs. 9 Z 4 zu enthalten. Die Erklärung über die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer für Omnibusse zu bildenden Tarifgruppe gegenüber dem Mautdiensteanbieter gemäß § 9 Abs. 10 dritter Satz bereits vor dem 1. Jänner 2025 ist zuzulassen. Die Frist zum Nachholen des Nachweises der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus gemäß § 9 Abs. 10 vierter Satz beginnt bei Erklärungen vor dem 1. Jänner 2025 frühestens mit diesem Termin.
8. Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen, die bereits vor dem 1. Dezember 2023 zum Verkehr zugelassen worden sind und bei denen das höchste zulässige Gesamtgewicht vor dem 1. Dezember 2023 mit nicht mehr als 3,5 Tonnen

festgelegt worden ist, gelten bis zum 31. Jänner 2029 als Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen.

9. Die Mautordnung hat bis zum 1. Dezember 2023 die näheren Bestimmungen über die digitale Eintagesvignette zu enthalten. Die Registrierung des Kennzeichens eines Fahrzeugs im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft für eine Eintagesvignette bereits vor dem 1. Dezember 2023 ist zuzulassen.
10. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat bis zum 31. Dezember 2025 die aus der Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht resultierenden Auswirkungen insbesondere auf bestimmte Fahrzeuggruppen wie Wohnmobile und auf bestimmte Wirtschaftszweige wie den Tourismus zu evaluieren und in diesem Zusammenhang unter Befassung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auch die Umsetzbarkeit einer Tarifregelung für Fahrzeuge nach Maßgabe des Art. 7 Abs. 9 lit. b der Richtlinie 1999/62/EG zu untersuchen.“

41. *Vor § 34 wird die Überschrift „Außer-Kraft-Treten“ durch die Überschrift „Außerkräftreten“ ersetzt.*

42. *In § 34 Abs. 1 wird das Wort „In-Kraft-Treten“ durch das Wort „Inkräfttreten“ ersetzt.*

43. *§ 35 Abs. 3 bis 5 lauten:*

„(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, und der Berichtigung, ABl. Nr. L 227 vom 01.09.2022 S. 133.

(4) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie (EU) 2019/520 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenützungsgebühren in der Union, ABl. Nr. L 91 vom 29.03.2019 S. 45, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, und auf gemäß dieser Richtlinie von der Europäischen Kommission erlassene Durchführungsakte und delegierte Rechtsakte.

(5) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die DSGVO verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. Nr. L 119 vom 04.05.2016 S. 1, in der Fassung der Berichtigung, ABl. Nr. L 74 vom 04.03.2021 S. 35.“

44. *In § 35 werden folgende Abs. 7 und 8 angefügt:*

„(7) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/130, ABl. Nr. L 25 vom 02.02.2016 S. 46.

(8) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 2003/87/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates, ABl. Nr. L 275 vom 25.10.2003 S. 32 in der Fassung der Richtlinie (EU) 2023/959, ABl. Nr. L 130 vom 16.05.2023, S. 134.“

45. *In § 36 wird die Wortfolge „Frauen und Männer“ durch die Wortfolge „alle Geschlechter“ ersetzt.*

46. *§ 37 lautet:*

„§ 37. (1) Mit diesem Bundesgesetz werden die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, und der Berichtigung, ABl. Nr. L 227 vom 01.09.2022 S. 133 und die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenützungsgebühren in der Union, ABl. Nr. L 91 vom 29.03.2019 S. 45, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, umgesetzt.

(2) Der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt die Übermittlung von Angaben an die Europäische Kommission gemäß Artikel 7h Abs. 1 lit. a, 1a und 3 der Richtlinie 1999/62/EU im Falle des Einsatzes eines neuen oder im Sinne des Artikel 2 Abs. 1 Z 41 der Richtlinie 1999/62/EU wesentlich geänderten Systems für die Anlastung von Infrastrukturkosten und von Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen entstehen, und die Veröffentlichung von Angaben nach Maßgabe des Artikels 11 der Richtlinie 1999/62/EG im Internet unter der Adresse des Bundesministeriums.“

Artikel 2 **Änderung des ASFINAG-Gesetzes**

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 38/2016, wird wie folgt geändert:

1. In Artikel II § 2 Abs. 2, § 4, § 9 Abs. 1 und 2 und § 10 sowie in Artikel XI § 2 wird in der jeweils grammatikalisch richtigen Form die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ jeweils durch die Wortfolge „Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ in der jeweils grammatikalisch richtigen Form ersetzt.

2. Artikel II § 8a lautet:

„§ 8a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf der A 13 Brenner Autobahn und auf der A 12 Inntal Autobahn im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 Z 2 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beiträge zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu leisten.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf anderen Mautstrecken auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 Z 2 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beiträge zur Finanzierung des Ausbaues von Verkehrsdiensten oder des Baues oder der Instandhaltung derjenigen Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Kernverkehrsnetzes, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung oder der betreffenden Verkehrsschäden beitragen und auf der derselben Verkehrsachse wie die Mautstrecke liegen, für den die zusätzlichen Netto-Benützungsentgelte eingehoben werden, zu leisten.

(3) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 1 und 2 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 zufließen.

(4) Die Netto-Benützungsentgelte sind unverzinst nach Abzug der auf sie entfallenden Gebühren, Spesen und Abschläge, die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen sind, zu überweisen.

(5) Die Termine für die Überweisung der Mittel gemäß Abs. 1 und 2 sind zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln.“

3. Artikel II § 8b Abs. 1 und 2 lauten:

„(1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die jährlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen nach Abzug der gemäß Abs. 4 ermittelten Kosten an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu leisten. Zu diesen Maßnahmen zählen insbesondere die in Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, angeführten Maßnahmen.

(2) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 1 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 zufließen.“

4. In Artikel II § 11 wird die Wortfolge „Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013 S. 356“ durch die Wortfolge „Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1“ ersetzt.

5. In Artikel XI § 1 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Artikel II § 2 Abs. 2, § 4, § 9 Abs. 1 und 2 und § 10 sowie Artikel XI § 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 142/2023 treten mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft. Artikel II § 8a, § 8b Abs. 1 und 2 sowie § 11 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 142/2023 treten mit 1. Jänner 2024 in Kraft.“

Van der Bellen

Nehammer

