

**Kurztitel**

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002

**Kundmachungsorgan**

BGBI. I Nr. 109/2002 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 45/2019

**Typ**

BG

**§/Artikel/Anlage**

§ 9

**Inkrafttretensdatum**

29.05.2019

**Außerkrafttretensdatum**

14.04.2021

**Abkürzung**

BStMG

**Index**

96/02 Sonstiges Straßenbau

**Text****Mauttarife**

**§ 9.** (1) Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung und durch Lärmbelastung entstehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Grundkilometertarife zur Anlastung der Kosten gemäß Abs. 1 für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung auf hundertstel Cent genau fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

(3) Die Mauttarife sind nach Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach folgenden Verhältnissen zu differenzieren:

1. zur Anlastung der Infrastrukturkosten:
  - a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
  - b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,
  - c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH,
2. zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung:
  - a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
  - b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,

- c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 160 vH,
- 3. zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung:
  - a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
  - b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 230 vH,
  - c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 290 vH.
- (4) Die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten hat den Bestimmungen der Artikel 2 lit. aa, 7b, 7e Abs. 3, 7f und 7g der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen. Die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat den Bestimmungen des Artikels 7c und des Anhangs IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.
- (5) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten sind in der Verordnung nach den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren, soweit nicht nach Maßgabe der in Artikel 7g Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Ausnahmegründe davon abgesehen wird. Fahrzeuge mit den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind. Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der niedrigste Tarif festgesetzt wird. Ab 1. Jänner 2020 ist für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb eine eigene Tarifgruppe zu bilden, für die der niedrigste Tarif festgesetzt wird. Die Differenzierungen sind jeweils nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG so durchzuführen, dass der niedrigste Tarif nicht mehr als 50 vH unter dem höchsten Tarif liegt. Eine Differenzierung nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung kann nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen, wobei diese Differenzierung auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig ist.
- (6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung
  - a) für Mautabschnitte, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken, Mautabschnitts-Teiltarife (Abs. 12 zweiter und dritter Satz) zur Anlastung der Infrastrukturkosten festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,
  - b) nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder den gemäß Abs. 2 festgesetzten Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen,
  - c) nach Maßgabe des Artikels 9 Abs. 1a der Richtlinie 1999/62/EG und auf Grund einer besonderen gesetzlichen Regelung die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder den gemäß Abs. 2 festgesetzten Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen.
- (7) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV gelten die sich für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V ergebenden Höchstwerte. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind. Für alle Fahrzeuge einer Tarifgruppe gilt der Höchstwert für jene EURO-Emissionsklasse, für die sich der niedrigste Höchstwert ergibt. Für alle in Tarifgruppen zusammengefassten EURO-Emissionsklassen ist ein Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung festzusetzen. Für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb ist kein Grundkilometertarif zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung festzusetzen.
- (8) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich jeweils für Tag und Nacht aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr.
- (9) Sofern die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b nach einer allfälligen Feststellung des Vorliegens einer in Artikel 7f Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Voraussetzung für eine Tarifierhöhung nicht in Anspruch genommen wird, erfolgt auf den betroffenen Mautabschnitten keine

Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

(10) 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 und Wohnmobilen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

(11) 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 kann zur Erleichterung der Mautabwicklung in der Mautordnung unter Setzung einer Befristung vorsehen, dass der Zulassungsbesitzer durch Erklärung des Fahrzeugantriebs gemäß Abs. 5 dritter Satz oder der EURO-Emissionsklasse die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe erwirkt. Der Zulassungsbesitzer hat fristgerecht den Nachweis des erklärten Fahrzeugantriebs gemäß Abs. 5 dritter Satz oder der erklärten EURO-Emissionsklasse nachzuholen, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt.

(12) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung für die durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte (Mautabschnitte) die Tarife (Mautabschnittstarife) fest. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung zu Grunde zu legen. Der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife sind die Grundkilometertarife, die in Abs. 3 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat auf Mautabschnitten, für welche die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b in Anspruch genommen wurde, für die Fahrzeuge aller EURO-Emissionsklassen nach Maßgabe des Artikels 7f Abs. 5 erster Halbsatz der Richtlinie 1999/62/EG zu erfolgen. 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 zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in der Mautordnung gesondert auszuweisen.

(13) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Wirkung vom 1. Jänner 2017 auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex die gemäß Abs. 2 festgelegten Grundkilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und die gemäß Abs. 6 lit. a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung des kaufmännisch auf eine Dezimalstelle gerundeten Durchschnittes der prozentuellen Veränderungen der Indexwerte für die Monate August 2015 bis Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr. Danach ist auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung der Tarife 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.

*(Anm.: Abs. 14 aufgehoben durch Z 4, BGBl. I Nr. 45/2019)*

## Zuletzt aktualisiert am

14.04.2021

## Gesetzesnummer

20002090

**Dokumentnummer**

NOR40214098