jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

§ 9 BStMG Mauttarife

BStMG - Bundesstraßen-Mautgesetz 2002

Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 21.11.2023

1. (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. (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. (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 Längsmittelebene 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. (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 Anhanges IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.
5. (5)Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten werden nach folgenden Fahrzeugkategorien gestaffelt:
    1. 1.Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
    2. 2.Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,
    3. 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. (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. (7)Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung

1. 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. 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. (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. (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. 1.Für das Jahr 2024:

Tarifgruppe nach CO2-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

    1. 2.

Tarifgruppe nach CO2-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

    1. 3.

Tarifgruppe nach CO2-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

1. 4.
    1. (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.
    2. (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.
    3. (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.
    4. (13)Abweichend von Abs. 12 gilt für die Festsetzung der Mauttarife für das Jahr 2024 Folgendes:
        1. 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. 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. 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.

In Kraft seit 01.01.2024 bis 31.12.9999

© 2024 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at