

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkt des Entwurfes:**

Im Sinne der im Regierungsprogramm vorgesehenen Weiterentwicklung der notwendigen Verkehrslenkung durch tarifliche Regelungen (Ökologisierung der fahrleistungsabhängigen Maut) wird die Regelung der Tarifspreizung bei der Anlastung der Infrastrukturkosten zugunsten der Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb geändert.

#### **Kompetenzgrundlage:**

Die Kompetenz des Bundesgesetzgebers zur Erlassung der im Entwurf vorgesehenen Bestimmung gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz zu Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“).

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2, § 8a Abs. 1, § 8b, § 8c Abs. 8, § 9 Abs. 2, 6 und 13, § 12 Abs. 1 und 3, § 13 Abs. 1, 1b, 9 und 10, § 14 Abs. 2, § 31 Abs. 1 und § 38 Z 1, 2, 3 und 6 BStMG):**

Es erfolgen durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2020 bedingte redaktionelle Anpassungen und Änderungen personenbezogener Bezeichnungen.

#### **Zu Z 2 (§ 9 Abs. 5 BStMG):**

Bislang durfte der Tarif für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb bis zu 50 % unter dem höchsten Tarif für Fahrzeuge mit EURO-Emissionsklassen liegen. Nunmehr soll das Ausmaß der höchstmöglichen Tarifspreizung so erhöht werden, dass der Tarif für diese Fahrzeuge bis zu 75% unter dem höchsten Tarif für Fahrzeuge mit EURO-Emissionsklassen liegen darf.

#### **Zu Z 3 (§ 33 Abs. 16 BStMG):**

Die Bestimmungen der Novelle sollen mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft treten.

#### **Zu Z 4 (§ 36 BStMG):**

Die Änderung der Bestimmung über die sprachliche Gleichbehandlung steht im Zusammenhang mit den in Z 1 vorgesehenen Änderungen personenbezogener Bezeichnungen.