

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

A. Problem und Ziel

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG beachten. Danach müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren.

Die jeweils geltenden Mautsätze werden durch wissenschaftlich fundierte Wegekostengutachten ermittelt. Hierzu wurden in der Vergangenheit die Wegekostengutachten für die Zeiträume 2003 bis 2007, 2008 bis 2012 sowie 2013 bis 2017 erstellt. Das neue Wegekostengutachten deckt den Zeitraum 2018 bis 2022 ab.

Das neue Wegekostengutachten enthält auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die seit einer Änderung des EU-Rechts im Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) zusätzlich angelastet werden können. Die Kosten der Luftverschmutzung werden bereits seit dem 1. Januar 2015 erhoben, die Lärmbelastungskosten sollen nun ergänzt werden.

Mit der Einführung von Gewichtsklassen sollen zudem zwei Entschließungen des Deutschen Bundestages vom 25. März 2015 (Bundestags-Drucksache 18/4463, II. 4.) und 24. November 2016 (Bundestags-Drucksache 18/10440, II. 2.) umgesetzt werden. Insbesondere im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen soll die Verursachergerechtigkeit im Vergleich zu den bisherigen Achsklassen weiter erhöht werden. Außerdem sollen Elektro-Lkw von der Lkw-Maut befreit werden, um so den Markthochlauf für diese Fahrzeuge zu unterstützen.

B. Lösung

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz.

C. Alternativen

Keine Anlastung der Lärmbelastungskosten. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die tatsächlich durch den Lkw-Verkehr entstehenden Kosten nicht vollständig erfasst würden, weniger Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stünden und bei der Bemessung der Lkw-Maut einem wesentlichen umweltpolitischen Aspekt nicht Rechnung getragen würde.

Die Anpassung der Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 ist hingegen unionsrechtlich (Richtlinie 1999/62/EG) und gebührenrechtlich (Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzip) geboten.

D. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Änderung der Mautsätze zum 01.01.2019 werden folgende Mehreinnahmen erwartet:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2019-2022
Mehreinnahmen in Mrd. €	0,890	0,993	1,092	1,185	4,160

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen geänderte Informationspflichten dadurch, dass zukünftig die Gewichtsklasse als Merkmal für die Mauthöhe berücksichtigt wird (7,5 bis unter 12 Tonnen, 12 bis 18 Tonnen oder größer 18 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht). Dagegen entfällt zukünftig das Merkmal der Achsklasse bei mautpflichtigen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 18 Ton-

nen. Insgesamt bleibt es bei vier Kategorien für den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten. Im Zusammenhang mit der Anlastung der Lärmbelastungskosten entstehen keine Informationspflichten, weil diese Daten streckenbezogen und nicht nutzerbezogen sind.

Per Saldo ergibt sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr einmaliger Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an. Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten in Höhe von rd. 1 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand ab 2020 geschätzt bei rd. 2,5 Mio. Euro liegen. Zudem sind dauerhaft 43 neue Dienstposten erforderlich.

Die notwendigen technischen Anpassungen für die Gewichtsklassen und die Anlastung der Lärmbelastungskosten wurden bereits im Zusammenhang mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen beauftragt und im Zuge des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes ausgewiesen.

Die Verwaltungsausgaben und die Vergütungen der privaten Mautsystembetreibergesellschaft werden gemäß § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz aus dem Mautaufkommen geleistet.

F. Weitere Kosten

Die Aktualisierung der Mautsätze sowie die Anlastung der Lärmbelastungskosten führen zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von ca. 1,04 Mrd. Euro pro Jahr.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 22. August 2018

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 969. Sitzung am 6. Juli 2018 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes****Vom...**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1
Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 21 des Gesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) Folgende Nummer 7 wird angefügt:

„7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung.“

b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Abweichend von § 34 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird das zulässige Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination im Rahmen dieses Gesetzes aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge ohne Berücksichtigung von Stütz- und Aufliege­lasten berechnet. Soweit in der Zulassungsbescheinigung Teil I des Zugfahrzeugs oder der Zugmaschine ein zulässiges Gesamtgewicht der in Betrieb befindlichen Fahrzeugkombination festgelegt ist, ergibt sich das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination hieraus.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Nummern 1 und 2 durch folgende Nummern 1 bis 3 ersetzt:

„1. die Infrastrukturkosten,

2. die verursachten Luftverschmutzungskosten und
3. die verursachten Lärmbelastungskosten“.

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die Mautteilsätze nach der Anlage 1 werden auf Grundlage eines Wegekostengutachtens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für eine jeweils fünfjährige Kalkulationsperiode bestimmt. Für die Kalkulationsperiode 2018 bis 2022 werden die auf das Jahr 2018 entfallenden Kosten, die nicht durch die in diesem Jahr erhobene Maut gedeckt sind, in den Mautteilsätzen der Jahre 2019 bis 2022 berücksichtigt.“

3. § 5 Satz 3 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination wird der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je nach Anzahl der Achsen nach dem Höchstsatz in Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe c oder d berechnet. Im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der Emissionsklasse des Fahrzeuges wird der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten nach dem Höchstsatz in Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff berechnet.“

4. Nach § 8 Absatz 2 Satz 1 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Im Fall des Satzes 1 wird beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d sowie beim Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff zugrunde gelegt, es sei denn, der Mautschuldner kann nachweisen, dass eine günstigere Fallgruppe vorliegt. Beim Mautteilsatz für die Lärmbelastungskosten kommt der Betrag nach Anlage 1 Nummer 3 zur Anwendung.“

5. Dem § 11 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen findet die Zweckbindung nach Absatz 3 Satz 2 keine Anwendung.“

6. § 13 wird aufgehoben.

7. Dem § 14 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Oktober 2015 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2018 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 6.“

8. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1

(zu § 3 Absatz 3)

Berechnung der Höhe des Mautsatzes

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1:

mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:

- a) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,08 Euro,
- b) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,115 Euro,
- c) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu 3 Achsen 0,16 Euro,
- d) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie 4 oder mehr Achsen 0,174 Euro.

2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 2:

a) mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unbeschadet der Zahl der Achsen, des zulässigen Gesamtgewichts und der benutzten Straßen:

- aa) 0,011 Euro in der Kategorie A,
- bb) 0,022 Euro in der Kategorie B,
- cc) 0,032 Euro in der Kategorie C,

- dd) 0,064 Euro in der Kategorie D,
- ee) 0,074 Euro in der Kategorie E,
- ff) 0,085 Euro in der Kategorie F.

b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung:

- aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6,
- bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,
- cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungsklasse PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
- dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungsklasse PMK 1 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
- ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2,
- ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 sowie Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1

Nummer 3:

0,002 Euro.“

9. Die bisherige Anlage 1 wird Anlage 6 und die Bezeichnung und die Überschrift werden wie folgt gefasst:

„Anlage 6

(zu § 14 Absatz 5)

Mautsätze im Zeitraum vom

1. Oktober 2015 bis zum Ablauf des 31. Dezember 2018“.

Artikel 2**Aufhebung von Vorschriften**

- (1) Die Mautstreckenausdehnungsverordnung vom 8. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2858), die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) geändert worden ist, wird aufgehoben.

- (2) Die Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen vom 2. Juli 2012 (BAnz AT 04.07.2012 V1) wird aufgehoben.

Artikel 3**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

Begründung:**I. Allgemeiner Teil****1. Ausgangslage:**

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 269 vom 14.10.2011, S.1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/22/EU zur Anpassung bestimmter Richtlinien im Bereich Verkehr aufgrund des Beitritts der Republik Kroatien (ABl. L 158 vom 10.06.2013, S. 356), Aktualisierung von Anhang II und Anhang IIIb Tabellen 1 und 2 in Bezug auf geltende Werte in Euro gemäß Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG (ABl. C 101 vom 17.03.2016, S. 1; Berichtigung im ABl. C 194 vom 01.06.2016, S. 15), beachten. Danach müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetztes orientieren (Artikel 7b Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 1999/62/EG).

Die jeweils geltenden Mautsätze werden durch wissenschaftlich fundierte Wegekostengutachten ermittelt. Hierzu wurden in der Vergangenheit die Wegekostengutachten für die Zeiträume 2003 bis 2007, 2008 bis 2012 sowie 2013 bis 2017 erstellt. Das neue Wegekostengutachten deckt den Zeitraum 2018 bis 2022 ab.

Das neue Wegekostengutachten enthält auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die seit einer Änderung des EU-Rechts im Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) zusätzlich angelastet werden können. Die Kosten der Luftverschmutzung werden bereits seit dem 1. Januar 2015 erhoben, die Lärmbelastungskosten sollen nun ergänzt werden.

Mit der Einführung von Gewichtsklassen sollen zudem zwei Entschließungen des Deutschen Bundestages vom 25. März 2015 (Bundestags-Drucksache 18/4463, II. 4.) und 24. November 2016 (Bundestags-Drucksache 18/10440, II. 2.) umgesetzt werden. Insbesondere im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen soll die Verursachergerechtigkeit im Vergleich zu den bisherigen Achsklassen weiter erhöht werden. Außerdem sollen Elektro-Lkw von der Lkw-Maut befreit werden, um so den Markthochlauf für diese Fahrzeuge zu unterstützen.

2. Ziel

Das Änderungsgesetz aktualisiert die Mautsätze auf der Basis des Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 und schafft eine rechtliche Grundlage für die Anlastung der Kosten der Lärmbelastung.

3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Änderung der Mautsätze zum 01.01.2019 werden folgende Mehreinnahmen erwartet:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2019- 2022
Mehreinnahmen (in Mrd. €)					
Anpassung des Mautteil- satzes für die Infrastruk- turkosten und Luftver- schmutzungskosten	0,815	0,923	1,037	1,160	3,935
Abzug wegen Mautbefrei- ung für Elektrofahrzeuge	-0,008	-0,016	-0,032	-0,064	-0,120
Erhebung eines Mautteil- satzes für die Lärmbelas- tungskosten	0,083	0,086	0,087	0,089	0,345
Summe	0,890	0,993	1,092	1,185	4,160

Die Ausfallschätzung wegen der Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge basiert auf den vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erfassten Zulassungszahlen in Deutschland. Auch im Ausland zugelassene Elektrofahrzeuge fallen unter die Begünstigung. Da insoweit keine Zahlen ermittelt werden konnten, sind im Ausland zugelassene Elektrofahrzeuge in dem Abzugsbetrag nicht enthalten.

4. Erfüllungsaufwand

a.) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

b.) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen geänderte Informationspflichten dadurch, dass zukünftig die Gewichtsklasse als Merkmal für die Mauthöhe berücksichtigt wird (7,5 bis unter 12 Tonnen, 12 bis 18 Tonnen oder größer 18 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht). Dagegen entfällt zukünftig das Merkmal der Achsklasse bei mautpflichtigen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 18 Tonnen. Insgesamt bleibt es bei vier Kategorien für den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten. Im Zusammenhang mit der Anlastung der Lärmbelastungskosten entstehen keine Informationspflichten, weil diese Daten streckenbezogen und nicht nutzerbezogen sind.

E.2.1 jährlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft zwei bestehende Informationspflichten geändert:

Lkw-MautV	Informationspflicht	Kosten pro Jahr
§ 5 Absatz 3	Angabe maßgeblicher Tatsachen für die Mauterhebung bei der manuellen Einbuchung, d. h. an Mautstellenterminals und bei der Interneteinbuchung	0 Euro
§ 6 Absatz 1a	Teilnehmer der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät müssen Änderungen mauterheblicher Tatsachen dem Betreiber mitteilen	0 Euro
Summe		0 Euro

Wie bisher wählt der Mautpflichtige aus vier Kategorien für den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten die für das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination maßgebliche Kategorie aus:

BFStrMG	alt	neu
Anlage 1 Nummer 1 a)	Zwei Achsen	7,5 bis unter 12 Tonnen zGG
Anlage 1 Nummer 1 b)	Drei Achsen	12 bis 18 Tonnen zGG

BFStrMG	alt	neu
Anlage 1 Nummer 1 c)	Vier Achsen	Mehr als 18 Tonnen zGG sowie bis zu drei Achsen
Anlage 1 Nummer 1 d)	Fünf oder mehr Achsen	Mehr als 18 Tonnen zGG sowie vier oder mehr Achsen

Beim Zugfahrzeug oder der Zugmaschine sind die Achszahl und das zulässige Gesamtgewicht in der Regel gleichbleibend. Erst durch das Anhängen oder Abkoppeln eines Anhängers oder Sattelaufbauers ergeben sich Änderungen bei der Achszahl und dem zulässigen Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination. Diese Änderungen der maßgeblichen Kategorie für den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten kann der Nutzer – wie bisher – einfach am Fahrzeuggerät einstellen bzw. bei der manuellen Einbuchung via Mautstellenterminal oder Internet wählt der Mautpflichtige die passende Kategorie. Damit sind die Fallgruppen, in denen die oben genannten Informationspflichten greifen, mit der bisherigen Rechtslage identisch.

Insgesamt ergeben sich für die Wirtschaft durch diesen Gesetzentwurf daher keine zusätzlichen jährlichen Bürokratiekosten.

E.2.2 einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die geänderten Mautsätze werden zentralseitig von der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH ohne Mitwirkung der Mautpflichtigen in das Mautsystem eingepflegt. Es entsteht kein einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

E.2.3 "One in, one out" (Kompensationsregel)

Die „One in, one out“ – Regel wird grundsätzlich für alle Regelungsvorhaben der Bundesregierung angewendet, die sich auf den laufenden Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft auswirken. Kern dieses Ansatzes ist es, dass in gleichem Maße Belastungen abgebaut werden, wie durch neue Regelungsvorhaben zusätzliche Belastungen entstehen. Das Ziel ist, den Anstieg von Belastungen dauerhaft zu begrenzen, ohne politisch gewollte Maßnahmen zu behindern.

Vorliegend ist keine Kompensation erforderlich, weil zwar geänderter, aber kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht.

c.) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr einmaliger Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an. Insbesondere durch die umfassende Differenzierung bei den Gewichtsklassen, die verstärkte Anlastung externer Kosten und die Aufnahme eines weiteren Mautbefreiungstatbestandes für Elektrofahrzeuge (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7) ergibt sich zusätzlicher Personal- und Sachmittelaufwand. Beispielsweise sollen 13 zusätzliche Kontrollfahrzeuge sowie 1 zusätzliches Fahrzeug für den Leiter der Kontrolleinheit beschafft werden.

Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten in Höhe von rd. 1 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand ab 2020 geschätzt bei rd. 2,5 Mio. Euro liegen. Es sind dauerhaft 43 neue Dienstposten erforderlich, davon 27 Dienstposten ab 2019 sowie weitere 16 Dienstposten ab 2020:

Wertigkeit	Erforderlich ab 2019	Erforderlich ab 2020	Insgesamt
A 14	0	1	1
A 11	4	1	5
A 10	3	0	3
E 10	1	0	1
A 9 gD	1	0	1
A 9 mD	1	0	1
E 9a	2	1	3
A 8	2	1	3
E 8	13	12	25
Summe	27	16	43

Das zusätzliche Personal wird u.a. für Betriebs- und Straßenkontrollen inkl. Einsatzplanung, Beantwortung von Bürgeranfragen, Verfahrensbearbeitung Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie Querschnittsaufgaben (Personalverwaltung, Haushalt, Kfz-Stelle, IT-Technik) benötigt.

Die notwendigen technischen Anpassungen für die Gewichtsklassen und die Anlastung der Lärmbelastungskosten wurden bereits im Zusammenhang mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen beauftragt und im Zuge des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes ausgewiesen.

Die Verwaltungsausgaben und die Vergütungen der privaten Mautsystembetreibergesellschaft werden gemäß § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz aus dem Mautaufkommen geleistet.

5. Weitere Kosten

Die Aktualisierung der Mautsätze sowie die Anlastung der Lärmbelastungskosten führen zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von ca. 1,04 Mrd. Euro pro Jahr.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

6. Evaluation

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens 5 Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Die Bundesregierung wird auf der Grundlage der Daten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) prüfen, ob die Regelungsziele erreicht worden sind. Sie wird insbesondere untersuchen, ob sich die Einführung von Gewichtsklassen bewährt hat und die Maut verursachergerecht erhoben wurde. Dabei werden auch die Ursachen für Abweichungen von den prognostizierten Einnahmen bei den Mautteilsätzen der Infrastruktur-, der Luftverschmutzungs- und der Lärmbelastungskosten ermittelt. Außerdem sollen die tatsächlichen Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand des Bundesamtes für Güterverkehr untersucht werden.

7. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG (Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen

mit Fahrzeugen). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor, da die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen insbesondere zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht.

8. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Die Regelungen wirken sich gleichstellungspolitisch nicht aus. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

9. Nachhaltigkeit

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die Lkw-Maut bietet einen Anreiz, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen. Sie fördert die Internalisierung externer Kosten, da die Mautsätze externe Kosten berücksichtigen, die der Güterkraftverkehr verursacht (Mautsätze für die verursachten Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten). Die Mautpflicht kann sich positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung auswirken.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)

Indikator 6 (Staatsverschuldung)

Indikator 11 (Mobilität).

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Artikel 1 enthält Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

Zu Nummer 1 (§ 1)

Zu Buchstabe a) (§ 1 Absatz 2)

Bisher fallen Elektrofahrzeuge in die günstigste Mautkategorie A, d.h. ein Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten wird nicht erhoben. Der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten wird aber entsprechend der Achszahl berechnet. Um in der Anfangsphase den Markthochlauf von Lkw mit Elektroantrieb mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen zu unterstützen, sollen diese Fahrzeuge vorübergehend über den neuen Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 komplett von der Lkw-Maut befreit werden. Diese Mautbefreiung sollte in zwei bis drei Jahren anhand der dann vorliegenden Marktgegebenheiten überprüft und entschieden werden, ob und in welchem Umfang diese Fahrzeuge zur Finanzierung der Wegekosten herangezogen werden.

Diese Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge unterstützt auch das in der Mitteilung der EU-Kommission "Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität" vom 20. Juli 2016, COM(2016) 501, genannte Ziel (Seite 2): „Bis Mitte des Jahrhunderts müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990 und eine klare Tendenz Richtung null aufweisen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, müssen drastisch und unverzüglich reduziert werden. [...] Die Hauptansatzpunkte dieser Maßnahmen sind folgende Bereiche, über die der Verkehrssektor kosteneffizient und unter Wahrung der Technologieneutralität sowie beschäftigungs-, wachstums- und investitionsorientiert in die gewünschte Richtung gelenkt werden soll:

- (1) ein effizienteres Verkehrssystem,
- (2) emissionsarme alternative Energieträger im Verkehrssektor und
- (3) emissionsarme/-freie Fahrzeuge“.

Bis zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, um eine nach dem CO₂-Ausstoß gestaffelte Kostenanlastung zu ermöglichen (siehe COM(2016) 501, Seite 4), stellt die Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge eine schnell umsetzbare Lösung dar, um das genannte Ziel zu unterstützen.

Die Mautbefreiung gilt für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 EmoG: reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge. Weitere Vorschriften des EmoG, insbesondere der Anwendungsbereich nach § 1 EmoG, finden im Rahmen des Mautbefreiungstatbestandes nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 keine Anwendung.

Eine Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen nach § 4 EmoG sowie § 9a in Verbindung mit Anlage 3a Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist derzeit nur für leichte Elektrofahrzeuge bis 4,25 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht möglich. Für die mautpflichtigen Elektrofahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen gibt es derzeit keine Kennzeichnungsvorschrift. Deshalb wird für den neuen Freistellungstatbestand nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 auf eine äußere Erkennbarkeit verzichtet, bis es entsprechende Kennzeichnungsvorschriften für schwere Elektrofahrzeuge gibt. Bis dahin besteht die Möglichkeit, dass diese Fahrzeuge unter Vorlage entsprechender Unterlagen in die Liste der mautbefreiten Fahrzeuge bei der Mautsystembetreibergesellschaft eingetragen werden, um unnötige Kontrollen zu vermeiden.

Zu Buchstabe b) (§ 1 Absatz 6 neu)

Das zulässige Gesamtgewicht ist im Rahmen der Lkw-Maut für zwei Aspekte von Bedeutung. Zum einen geht es um die Frage, ob überhaupt Mautpflicht besteht, d.h. ob die Grenze von mindestens 7,5 Tonnen nach § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 erreicht wird. Zum anderen soll das zulässige Gesamtgewicht zukünftig im Zusammenhang mit den Gewichtsklassen beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten nach Anlage 1 Nummer 1 Bedeutung erlangen.

Das zulässige Gesamtgewicht eines einzeln fahrenden Kraftfahrzeuges lässt sich problemlos aus den Fahrzeugpapieren ermitteln. Die Berechnung des zulässigen Gesamtgewichts bei Fahrzeugkombinationen nach § 34 StVZO ist jedoch komplizierter. Bei der Lkw-Maut gilt der Grundsatz der Selbstdeklaration, d.h. der Mautpflichtige muss selbst die relevanten Parameter zutreffend ermitteln können und angeben. Daher soll im Rahmen des Bundesfernstraßenmautgesetzes aus Vereinfachungsgründen das zulässige Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge, d.h. des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers, ohne Berücksichtigung von Stütz- und Aufliegebelasten ermittelt werden. Der Begriff „Anhängers“ ist hier umfassend zu verstehen, meint also alle Arten von Anhängern insbesondere auch

Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) und Sattelanhänger (umgangssprachlich Sattelaufliieger).

Soweit in der Zulassungsbescheinigung Teil I des Zugfahrzeugs oder der Zugmaschine ein zulässiges Gesamtgewicht der in Betrieb befindlichen Fahrzeugkombination festgelegt ist, ist dieser Wert für die Fahrzeugkombination maßgeblich. Bei im Ausland zugelassenen Fahrzeugen ist diese Angabe häufig in der Zulassungsbescheinigung Teil I unter Buchstabe F.3 (vgl. Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge) enthalten. Bei im Inland zugelassenen Fahrzeugen finden sich entsprechende Angaben mitunter in den Bemerkungen (Ziffer 22) der Zulassungsbescheinigung Teil I. Diese für die Kontrollpraxis wichtige Regelung ermöglicht eine vereinfachte Feststellung des zulässigen Gesamtgewichts einer Fahrzeugkombination.

Zu Nummer 2 (§ 3)

Zu Buchstabe a) (§ 3 Absatz 1)

Als neue Nummer 3 werden die „verursachten Lärmbelastungskosten“ aufgenommen.

Zu Buchstabe b) (§ 3 Absatz 5 neu)

Die Mautsätze nach der neuen Anlage 1 wurden so berechnet, dass über die gesamte Kalkulationsperiode 2018 bis 2022 das Kostendeckungsprinzip eingehalten ist, d.h. die kompletten vom Wegekostengutachten 2018 bis 2022 ermittelten und auf die mautpflichtigen Fahrzeuge entfallenden Wegekosten angelastet werden, soweit nicht bei den Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung die Höchstgrenzen entsprechend der Aktualisierung von Anhang IIIb Tabellen 1 und 2 gemäß Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG (ABl. C 101 vom 17.03.2016, S. 1; Berichtigung im ABl. C 194 vom 01.06.2016, S. 15) greifen. Weil dieses Änderungsgesetz erst zum 1. Januar 2019 in Kraft tritt, konnte für das Jahr 2018 keine Kostendeckung erreicht werden. Für die Kalkulationsperiode 2018 bis 2022 werden deshalb die auf das Jahr 2018 entfallenden Kosten, die nicht durch die in diesem Jahr erhobene Maut gedeckt sind, in den Mautteilsätzen der Jahre 2019 bis 2022 berücksichtigt. Gemäß dem Wegekostengutachten 2018 bis 2022, Kapitel 8.2.3, erster Absatz (Seite 141) hat die Unterdeckung bei den Infrastrukturkosten im Jahr 2018 eine Höhe von 635 Mio. Euro, die auf die Folgejahre 2019 bis 2022 verteilt werden. Bei den Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung findet keine Kostenverschiebung statt, weil die anlastbaren Kosten in den Jahren 2019 bis 2022 bereits ohne Kostenverschiebung über den Höchstgrenzen

entsprechend der Aktualisierung von Anhang IIIb Tabellen 1 und 2 gemäß Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG (ABl. C 101 vom 17.03.2016, S. 1; Berichtigung im ABl. C 194 vom 01.06.2016, S. 15) liegen.

Zu Nummer 3 (§ 5 Satz 3)

Bisher regelt § 5 Satz 3, dass in der Rechtsverordnung nach Satz 2 (= Lkw-MautV) vorgesehen werden kann, dass im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der Emissionsklasse des Fahrzeuges die Maut nach dem Höchstsatz berechnet werden kann. Aufgrund der komplexer werdenden Struktur der Mautteilsätze soll zukünftig bereits im Bundesfernstraßenmautgesetz selbst festgelegt werden, welche Mauthöhe im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises von mauterheblichen Tatsachen gilt. Dies betrifft sowohl das zulässige Gesamtgewicht (§ 5 Satz 3 neu) als auch die Emissionsklasse (§ 5 Satz 4 neu).

Zu Nummer 4 (§ 8 Absatz 2)

§ 8 Absatz 2 regelt die Fälle der nachträglichen Mauterhebung. Nach Satz 1 wird insoweit eine Wegstrecke von 500 km zu Grunde gelegt, wenn die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke der Benutzung mautpflichtiger Strecken nicht ermittelt werden kann. Hier regelt der neue Satz 2, welche Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten und verursachten Luftverschmutzungskosten bei der Berechnung zur Anwendung kommen, es sei denn, der Mautschuldner kann nachweisen, dass eine günstigere Fallgruppe vorliegt. Beim Mautteilsatz für die Lärmbelastungskosten kommt nach dem neuen Satz 3 der in Anlage 1 Nummer 3 festgelegte Satz zur Anwendung.

Der bisherige Satz 2 wird neuer Satz 4.

Zu Nummer 5 (§ 11 Absatz 5)

Der Bundesrat hatte im Gesetzgebungsverfahren zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BGBl. I S. 564) die neuen Vorschriften des § 1 Absatz 4 und 5 angeregt, wonach in bestimmten Fallgruppen Straßen nach Landesrecht durch den Bund bemautet werden können (Bundesrats-Drucksache 281/16 (Beschluss) vom 8. Juli 2016). Der Deutsche Bundestag ist dieser Anregung gefolgt (Bundestags-Drucksache 18/10440 vom 24. November 2016). Der neue § 11 Absatz 5 regelt, dass für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen die Zweckbindung nach § 11 Absatz 3 Satz 2 keine Anwendung findet. Ohne

diese neue Regelung müssten die auf den Straßen nach Landesrecht erzielten Mauteinnahmen ebenfalls für die Bundesfernstraßen verwendet werden. Eine solche Zweckbindung wäre weder sachgerecht noch von der Gesetzgebungskompetenz des Bundes gedeckt.

Zu Nummer 6 (§ 13)

Mit Inkrafttreten des Bundesfernstraßenmautgesetzes am 19. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) wurde das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (jetzt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) in § 13 ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Zeitpunkt des Mautstarts auf bestimmten vierstreifigen Bundesstraßen, welche die Anforderungen des § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 erfüllen, festzulegen. Die „Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen (BStrMautErhebV)“ vom 2. Juli 2012 (BAnz AT 04.07.2012 V1) legte den Beginn der Mauterhebung auf ca. 1 200 km vierstreifigen Bundesstraßen auf den 1. August 2012 fest.

Ergänzend hierzu wurde das mautpflichtige Streckennetz von Bundesstraßen mit der „Bekanntmachung der Zusammenstellung des mautpflichtigen Streckennetzes nach der Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen (BStrMautErhebV)“ vom 5. Juli 2012 (BAnz AT 05.07.2012 B2) veröffentlicht. Diese Veröffentlichung wurde mit Abschnitt II. der „Bekanntmachung der nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz mautpflichtigen Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen“ vom 22. Juni 2015 (BAnz AT 23.06.2015 B7) zum 30. Juni 2015 aufgehoben.

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 10. Juni 2015 (BGBl. I S. 922) wurde die Mautpflicht zum 1. Juli 2015 auf weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgedehnt.

Ergänzend hierzu wurde das mautpflichtige Streckennetz von Bundesstraßen mit der „Bekanntmachung der nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz mautpflichtigen Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen“ vom 22. Juni 2015 (BAnz AT 23.06.2015 B7), zuletzt geändert durch die „Zehnte Änderung der Bekanntmachung der nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz mautpflichtigen Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen“ vom 7. Februar 2018 (BAnz AT 19.02.2018 B4), veröffentlicht.

Mit der Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27. März 2017 (BGBl. I S. 564) wurde die Vorschrift des § 13 obsolet und wird aus Gründen der Rechtsbereinigung für die Zukunft aufgehoben. Für noch offene Alt-Fälle ist die bisherige Regelung weiter anzuwenden.

Zu Nummer 7 (§ 14 Absatz 5)

Die Regelung zu den Alt-Sachverhalten in § 14 wird im neuen Absatz 5 um den mit Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes abgelaufenen Zeitraum 1. Oktober 2015 bis 31. Dezember 2018 fortgeschrieben. Parallel hierzu wird aus der bisherigen Anlage 1 die neue Anlage 6 und die Überschrift der Anlage wird angepasst.

Zu Nummer 8 (Anlage 1 neu)

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten:

Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung mit zwei Entschlüssen zur Einführung gewichtsabhängiger Mautsätze aufgefordert:

BT-Drs. 18/4463 vom 25.03.2015 „II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, [...] 4. bei der für 2018 vorgesehenen Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen die Mautteilsätze der Infrastrukturkosten nach Fahrzeuggruppen festzulegen, die anhand von Quotienten aus zulässigem Gesamtgewicht und Anzahl der Achsen zu bestimmen sind, wobei auf die einfache Kontrollierbarkeit der Mautzahlungen zu achten ist und unnötige Eingriffe in den fließenden Verkehr zu vermeiden sind, [...]“.

BT-Drs. 18/10440 vom 24.11.2016 „II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, [...] 2. die Mautteilsätze der Infrastrukturkosten anhand der Achslast zu bestimmen, wobei auf die einfache Kontrollierbarkeit der Mautzahlungen zu achten ist und unnötige Eingriffe in den fließenden Verkehr zu vermeiden sind (vgl. hierzu bereits den Entschlüssen vom 25. März 2015, Bundestagsdrucksache 18/4463), [...]“.

Auf Grundlage des neuen Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 wird folgendes Tarifmodell für den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten vorgeschlagen:

Fahrzeugklassen	
zGG	Achszahl
7,5t bis unter 12t	nicht differenziert
12t bis 18t	nicht differenziert
größer 18t	bis 3 Achsen
größer 18t	4 oder mehr Achsen

Dieses Tarifmodell berücksichtigt die geforderte Einführung von Gewichtsklassen und hält teilweise an der derzeit angewendeten Einteilung in Achsklassen fest. Es erfolgt eine Zusammenführung der derzeitigen Achsklassen 3 und 4, da sich diese Fahrzeuge im Hinblick auf die verursachten Kosten am ehesten gleichen. Sie liegen in ihren zulässigen Gesamtgewichten nahe beieinander (36 und 40t) und verfügen deshalb über vergleichbare Motorisierungen.

Insgesamt ergibt sich mit der vorgeschlagenen Aufteilung ein ausgewogenes Tarifmodell, dass sich anhand des Allokationsergebnisses des Wegekostengutachtens gut begründen lässt. So zeigt das Allokationsergebnis der Infrastrukturkosten eine deutliche Differenzierung der vier gewählten Fahrzeugklassen. Die Unterscheidung zwischen Fahrzeugen über 18 t zGG mit 3 Achsen und Fahrzeugen über 18 t zGG mit 4 oder mehr Achsen liegt vor allem in den unterschiedlichen Straßen-Dimensionierungskosten der jeweiligen Fahrzeuggruppe begründet.

Etwa 90 Prozent der Fahrleistungen mautpflichtiger Fahrzeuge entfallen auf die vierte Fahrzeuggruppe, d.h. Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 18 Tonnen sowie 4 oder mehr Achsen. Dies spricht dafür, die ersten drei Fahrzeuggruppen, die nur etwa 10 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen erbringen, nicht weiter zu differenzieren.

Die untere Gewichtsgrenze von 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist auch für das Bestehen oder Nichtbestehen der Mautpflicht relevant (§ 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2) und ist seit dem 1. Oktober 2015 technisch im Mautsystem implementiert. Die mittlere Gewichtsgrenze von 12 Ton-

nen zulässigem Gesamtgewicht war vom 1. Januar 2005 bis zum 30. September 2015 die maßgebliche Gewichtsgrenze für das Bestehen oder Nichtbestehen der Mautpflicht. Folglich liegen auch hier praktische Erfahrungen mit der technischen Umsetzung vor. Die obere Gewichtsgrenze von 18 Tonnen wurde von technischen Experten ebenfalls als sinnvolle Größe ermittelt, die eine automatisierte Unterscheidung von mautpflichtigen Fahrzeugen ermöglicht.

Eine feinere Abstufung der Gewichtsklassen würde automatische Kontrollen erheblich erschweren bis unmöglich machen.

2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten

Die bisherige Systematik wird beibehalten. Es werden die Gebührensätze an die Aktualisierung von Anhang IIIb Tabelle 1 gemäß Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG (ABl. C 101 vom 17.03.2016, S. 1; Berichtigung im ABl. C 194 vom 01.06.2016, S. 15) angepasst. Danach können auch für Euro 6-Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2018 Luftverschmutzungskosten erhoben werden. Auf die Unterscheidung Vorstadtstraßen / Fernstraßen wird verzichtet, d.h. es wird einheitlich nur der niedrigere Satz für Fernstraßen angelastet, um die Tarifstruktur nicht komplizierter zu machen.

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten

Zudem soll eine Anlastung der externen Kosten der Lärmbelastung entsprechend der Aktualisierung von Anhang IIIb Tabelle 2 gemäß Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG (ABl. C 101 vom 17.03.2016, S. 1; Berichtigung im ABl. C 194 vom 01.06.2016, S. 15) erfolgen. Auf die Unterscheidung Vorstadtstraßen / Fernstraßen wird verzichtet, d.h. es wird einheitlich nur der niedrigere Satz für Fernstraßen angelastet, um die Tarifstruktur nicht komplizierter zu machen.

Auf die Unterscheidung Tag / Nacht wird ebenfalls verzichtet, weil sich hier praktische Probleme mit den Vorausbuchungen im manuellen System (Mautstellenterminals und Interneteinbuchung) ergeben würden. Es wird einheitlich nur der niedrigere Satz für die Spalte Tag angelastet.

Zu Nummer 9 (Anlage 6 neu)

Die bisherige Anlage 1 wird neue Anlage 6, da die Bezeichnung einer Anlage sich zwingend nach der Reihenfolge der Erwähnung im Gesetz richtet.

Damit ergibt sich für die Anlagen folgende Systematik:

Anlage 1 = aktuelle Mautsätze ab 01. Januar 2019 (zu § 3 Abs. 3)

Anlage 2 = 1. Juli 2003 bis 31. August 2007 (zu § 14 Abs. 1)

Anlage 3 = 1. September 2007 bis 31. Dezember 2008 (zu § 14 Abs. 2)

Anlage 4 = 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2014 (zu § 14 Abs. 3)

Anlage 5 = 1. Januar 2015 bis 30. September 2015 (zu § 14 Abs. 4)

Anlage 6 = 1. Oktober 2015 bis 31. Dezember 2018 (zu § 14 Abs. 5)

In der Bezeichnung der Anlage 6 entfällt der Verweis auf § 3 Absatz 3, weil zu dieser Vorschrift nunmehr die neue Anlage 1 gehört. Die Überschrift „Mautsätze“ wird analog den Anlagen 2 bis 5 um den Geltungszeitraum der Mautsätze ergänzt.

Zu Artikel 2

Artikel 2 regelt die Aufhebung von Vorschriften.

Zu Nummer 1 (MautStrAusdehnV)

Bis zum 30. Juni 2018 hatte § 1 Absatz 4 folgenden Wortlaut:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von anderen als den in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bezeichneten Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist“

Mit der Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27. März 2017 (BGBl. I S. 564) wurde diese Verordnungsermächtigung des § 1 Absatz 4 durch eine ähnliche Regelung für Abschnitte von Straßen nach Landesrecht ersetzt. Damit ist die Rechtsgrundlage für die bisherige „Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen (Mautstreckenausdehnungsverordnung)“ entfallen und diese wird aus Gründen der Rechtsbereinigung aufgehoben. Für noch offene Alt-Fälle ist die bisherige Regelung weiter anzuwenden.

Zu Nummer 2 (BStrMautErhebV)

Als Folge der Aufhebung von § 13 durch Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetz ist auch die „Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen“ vom 2. Juli 2012 (BAnz AT 04.07.2012 V1) aufzuheben. Für noch offene Alt-Fälle ist die bisherige Regelung weiter anzuwenden.

Zu Artikel 3

Regelung des Inkrafttretens.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes
(NKR-Nummer 4440, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung Bund (Bundesamt für Güterverkehr) Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Länder	2,5 Mio. Euro 1 Mio. Euro Keine Auswirkungen
Weitere Kosten	Die Aktualisierung der Mautsätze sowie die Anlastung der Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten führen zu einer Belastung von Güterkraftverkehrsunternehmen in Höhe von 1,04 Mrd. Euro pro Jahr.
Evaluierung Regelungsziele	Das Regelungsvorhaben wird spätestens 5 Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Ziele sind die Erhöhung der Verursachergerechtigkeit aufgrund des neuen Wegekostengutachtens und die erstmalige Erhebung von Lärmbelastungskosten.
Kriterien/Indikatoren Datengrundlage	Die Bundesregierung wird insbesondere untersuchen, ob sich die Einführung von Gewichtsklassen bewährt hat und die Maut verursachergerecht erhoben wurde. Dabei werden auch die Ursachen für Abweichungen von den prognostizierten Einnahmen der Infrastruktur- und der Luftverschmutzungs- sowie Lärmbelastungskosten ermittelt. Ferner sollen die tatsächlichen Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand des Bundesamtes für Güterverkehr untersucht werden. Die Bundesregierung wird auf Grundlage der Daten des Bundesamtes für Güterverkehr und der Bundesanstalt für Straßenwesen prüfen, ob die Regelungsziele erreicht worden sind.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand sowie die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben werden die Mautsätze für Bundesautobahnen und Bundesstraßen aktualisiert. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG beachten. Danach müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Die Mautsätze werden durch Wegekostengutachten in regelmäßigen Abständen ermittelt, zuletzt für den Zeitraum 2013 bis 2017. Das BMVI hat ein neues Wegekostengutachten für die Jahre 2018 bis 2022 erstellen lassen. Es enthält auch Berechnungen zu den verursachten Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die seit einer Änderung des EU-Rechts im Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) zusätzlich angelastet werden können. Die Luftverschmutzungskosten werden bereits seit dem Jahr 2015 erhoben, die Lärmbelastungskosten sollen nun erstmalig erhoben werden. Mit der Einführung von Gewichtsklassen – anstatt der bisherigen Achsklassen – soll im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen die Verursachergerechtigkeit weiter erhöht werden.

II.1. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen geänderte Informationspflichten dadurch, dass zukünftig die Gewichtsklasse als Merkmal für die Mauthöhe berücksichtigt wird. Das Merkmal der Achsklasse bei mautpflichtigen Fahrzeugen entfällt dafür. Insgesamt bleibt es bei vier verschiedenen Kategorien. Im Zusammenhang mit der Anlastung der Lärmbelastungskosten entstehen keine Informationspflichten.

Per Saldo ergibt sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Verwaltung (Bund, Länder/Kommunen)

Beim Bundesamt für Güterverkehr ergibt sich zusätzlicher Personal- und Sachmittelaufwand:

Es fallen einmalige Investitionskosten in Höhe von 840.000 Euro für 14 Kontrollfahrzeuge (60.000 Euro je Kfz) an und in Höhe von 160.000 Euro für Kontrolltechnik in Fahrzeugen sowie für eine Anpassung der Mautsoftware.

Der jährliche Erfüllungsaufwand (inkl. Personal- und Betriebskosten) wird bei 2,5 Mio. Euro liegen. Es sind 43 neue Dienstposten erforderlich, davon 27 ab 2019 und weitere 16 ab 2020. Das zusätzliche Personal wird u.a. für Betriebs- und Straßenkontrollen inkl. Einsatzplanung, Beantwortung von Bürgeranfragen, Verfahrensbearbeitung, Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie Querschnittsaufgaben (Personalverwaltung, Haushalt, Kfz-Stelle, IT-Technik) benötigt. Der zeitliche Mehraufwand ergibt sich durch die Einführung der Gewichtsklassen, die verstärkte Anlastung externer Kosten und die Aufnahme eines weiteren Mautbefreiungstatbestandes für Elektrofahrzeuge. Die Hälfte der beantragten Dienstposten soll im Mautkontrolldienst eingesetzt werden. Dort entsteht Mehraufwand durch die weitere Differenzierung der Mautgebühren und zusätzliche Verifizierungsmaßnahmen im Kontrollprozess, wie z.B. bei der Überprüfung der Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge, des zulässigen Gesamtgewichtes und der Achszahl. Sofern keine Einbuchungsdaten vorliegen oder eine Kontrolle während der Vorbeifahrt nicht möglich ist, hat der Mautkontrolldienst das Fahrzeug auszuleiten und zu überprüfen. Der jährliche Erfüllungsaufwand für die neuen Dienstposten wird aus dem Mautaufkommen geleistet.

II.2. Weitere Kosten

Die Aktualisierung der Mautsätze sowie die erstmalige Anlastung der Lärmbelastungskosten führen zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von 1,04 Mrd. Euro pro Jahr.

Das BMVI erwartet aufgrund der neuen Mautsätze ab dem 1. Januar 2019 folgende Mehreinnahmen:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2019-2022
Mehreinnahmen (in Mrd. Euro)					
Anpassung des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten und Luftverschmutzungskosten	0,815	0,923	1,037	1,160	3,935
Abzug wegen Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge	-0,008	-0,016	-0,032	-0,064	-0,120
Erhebung eines Mautteilsatzes für die Lärmbelastungskosten	0,083	0,086	0,087	0,089	0,345
Summe	0,890	0,993	1,092	1,185	4,160

II.3. Evaluierung

Das Regelungsvorhaben wird spätestens 5 Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Das Bundesamt für Güterverkehr und die Bundesanstalt für Straßenwesen erheben kontinuierlich Daten zum Mautaufkommen und zum Verkehrsaufkommen. Die Bundesregierung wird auf der Grundlage dieser Daten prüfen, ob die Regelungsziele erreicht worden sind. Sie wird insbesondere untersuchen, ob sich die Einführung von Gewichtsklassen bewährt hat und die Maut verursachergerecht erhoben wurde. Dabei werden auch die Ursachen für Abweichungen von den prognostizierten Einnahmen bei den Mautteilsätzen der Infrastruktur-, der Luftverschmutzungs- und der Lärmbelastungskosten ermittelt. Außerdem sollen die tatsächlichen Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand des Bundesamtes für Güterverkehr untersucht werden.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatlerin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 969. Sitzung am 6. Juli 2018 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Ansatz der Bundesregierung, Elektro-Lkw von der Lkw-Maut zu befreien, um so den Markthochlauf für diese Fahrzeuge zu unterstützen.

Zu den einzelnen Vorschriften

2. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a, Doppelbuchstabe aa (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG)

- a) In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe aa wie folgt zu fassen:

„aa) Nummer 6 wird wie folgt neu gefasst:

„land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Güterkraftverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz,“ ‘

Begründung:

Mit der Änderung wird der bisherige Ausnahmetatbestand für lof-Fahrzeuge gemäß GüKG § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG wiederhergestellt. Höchststrichterliche Entscheidungen hatten die bisherige gleichlautende Auslegung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) verneint.

Als mit der in 2017 erfolgten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) die Mautpflicht für Bundesstraßen ab dem 1. Juli 2018 beschlossen wurde, sollten nach Absicht des Gesetzgebers die Transporte der landwirtschaftlichen Betriebe unter anderem mit klassischen land- oder forstwirtschaftlichen (lof) Zugmaschinen (Ackerschlepper, Geräteträger) für eigene Zwecke weiterhin umfangreich von der Maut befreit sein. Zusätzlich wurde ein Befreiungstatbestand für den geschäftsmäßigen (entgeltlichen) Güterverkehr im landwirtschaftlichen Bereich bis zu einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h eingeführt (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG).

Die Regelung in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG erfolgte als zusätzlicher Befreiungstatbestand. Für Transporte mit klassischen lof-Zugmaschinen Ackerschlepper und lof-Zugmaschinen Geräteträger war nach allgemeiner Rechtsauffassung ein gesetzlicher Befreiungstatbestand nicht nötig, da die nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) erfassten Transporte kein „Güterkraftverkehr“ im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 1 Variante 2 BFStrMG darstellen.

Nach mehreren jüngsten Gerichtsentscheidungen – unter anderem des OVG Münster (Beschluss vom 26. Oktober 2016, AZ: 9 B 550/16) – hat die Definition des Begriffs „Güterkraftverkehr“ im Sinne des BFStrMG nicht mehr unter Berücksichtigung der Ausnahmen des § 2 GüKG zu erfolgen. Dieser Rechtsauffassung hat sich das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Ende April dieses Jahres angeschlossen.

Dies hat zur Folge, dass ab dem 1. Juli 2018 auch die Transporte der landwirtschaftlichen Betriebe für eigene Zwecke oder im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder im Rahmen von Maschinenringen, sofern diese Fahrzeuge über eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h verfügen, der Mautpflicht unterliegen.

Ersichtlich war und ist diese Verfahrensweise hinsichtlich der landwirtschaftlichen Transporte vom Gesetzgeber nicht gewollt. Klassische Iof-Zugmaschinen Ackerschlepper (Traktoren) und Iof-Zugmaschinen Geräteträger mit einer höheren bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit als 40 km/h, die für Feldarbeiten konstruiert sind, sollten nach der gesetzgeberischen Intention zur Einführung der Maut auf Bundesstraßen auch künftig nicht der Mautpflicht unterfallen, soweit diese für die übliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG verwendet werden.

Die Ergänzung um forstwirtschaftliche Fahrzeuge am Anfang des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG dient lediglich der redaktionellen Klarstellung, dass forstwirtschaftliche Fahrzeuge ebenfalls dieser Ausnahmeregelung unterfallen. Dies entspricht der bereits gelebten Auslegungspraxis und im Übrigen auch der gesetzlichen Gleichbehandlung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen im Deutschen Verkehrsrecht.

Der Wegfall des Wortes „geschäftsmäßig“ inklusive der Änderung des Wortes „Güterverkehr“ durch „Güterkraftverkehr“ dient ebenfalls der Klarstellung hinsichtlich der aktuellen Auslegung des Begriffs „geschäftsmäßig“ durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), wonach „entgeltliche Transporte (gewerblicher Güterkraftverkehr) nicht vom Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Nummer 6 BFStrMG nicht umfasst“ seien. Der Grund für den Ausschluss entgeltlicher Transporte von der Mautbefreiung ist nicht ersichtlich. Vor allem ist dieser Ausschluss nicht mit dem Begriff des geschäftsmäßigen Güterverkehrs in Einklang zu bringen und würde im Ergebnis die Motive des Gesetzgebers zur Schaffung der Ausnahme des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG konterkarieren.

Der Begriff der Geschäftsmäßigkeit wird nach dem GüKG wie folgt definiert: „Der Begriff der Geschäftsmäßigkeit setzt voraus, dass der Beförderer zumindest beabsichtigt, die wiederholte Beförderung zum Gegenstand seiner beruflichen oder wirtschaftlichen Betätigung zu machen.“ Damit ist ersichtlich, dass auch entgeltliche Transporte geschäftsmäßig in diesem Sinne sind, denn auch hier beabsichtigt der Beförderer, die wiederholte Beförderung zum Gegenstand seiner beruflichen oder wirtschaftlichen Betätigung zu machen. Insofern ist der Begriff „entgeltlich“ Teil des Begriffs „geschäftsmäßig“ bzw. der Begriff „geschäftsmäßig“ ist der Überbegriff, in welchem der Begriff „entgeltlich“ mit enthalten ist.

Würde nun die gegenteilige Auffassung des BAG zutreffend sein, so hätte dies weitreichende Folgen für die Praxis. Entgeltliche Transporte würden nicht der Ausnahme für landwirtschaftliche Fahrzeuge unterfallen. Die in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG geregelte Ausnahme würde zu einem großen Teil „leerlaufen“. Für die Kontrolle wäre dies mit einem hohen Aufwand verbunden, weil schwer kontrollierbar.

- b) Der Bundesrat fordert, für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Güterkraftverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz eine Übergangsregelung hinsichtlich deren Mautbefreiung zu treffen, die den Zeitraum zwischen dem 1. Juli 2018 (Inkrafttreten des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes) und dem 1. Januar 2019 (Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes) abdeckt. Die Übergangsregelung ist so auszugestalten, dass eine Ausrüstung der oben genannten Fahrzeuge mit Fahrzeuggeräten zur Mauterfassung (OBU) nicht erforderlich wird und Mautzahlungen nicht zu entrichten sind.

3. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 BFStrMG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 wie folgt zu fassen:

„7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine mindestens 40 Kilometer beträgt.“

Begründung:

Unter § 2 Nummer 1 EmoG fallen auch von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, wobei keine Mindestreichweite für den elektrischen Antrieb vorgegeben ist. Eine Befreiung von Plug-in-Hybrid-Lkw mit einer

sehr geringen elektrischen Reichweite ist aus umweltpolitischer Sicht nicht zweckdienlich. Signifikante positive Effekte auf THG-Emission, Luftbelastung und Lärmbelastung sind nur mit einer Mindestreichweite zu erwarten. Es bedarf somit der Einführung einer Mindestreichweite zur Mautbefreiung der von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge. Diese ist in § 3 Absatz 2 Nummer 2 derzeit mit 40 Kilometern festgesetzt.

4. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a (§ 1 Absatz 2 BFStrMG)

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, inwieweit Fahrzeuge, die im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge zur Sicherstellung der Abfallbeseitigung und -entsorgung genutzt werden, von der Maut befreit werden können.

Begründung:

Nach Ablauf der Übergangsregelungen nach § 13a des am 31. März 2017 in Kraft getretenen novellierten Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) wird die LKW-Maut mit Wirkung zum 1. Juli 2018 auf das gesamte Bundesfernstraßennetz ausgedehnt. Die Maut soll mit dem vorliegenden Gesetz angehoben werden. Das damit verbundene Ziel der Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Wasser ist nachvollziehbar und richtig. Im Falle des Transports von Haushalts- und Gewerbeabfällen zum Zweck der Sammlung, Sortierung und Verwertung ist eine Verlagerung jedoch häufig weder möglich noch sinnvoll.

Die geplante Erweiterung der Maut bedeutet damit nicht unerhebliche Mehrbelastungen für die gesamte kommunale und private, mittelständisch geprägte Abfallwirtschaft. Dies gilt insbesondere in ländlich geprägten Regionen, in denen Abfallsammelfahrzeuge Bundesstraßen nutzen. Eine Lenkungswirkung durch die Maut ist hier technisch ausgeschlossen; eine Verlagerung des Verkehrs auf Stadt- und Kreisstraßen führt zudem nur zu noch höheren Umweltbelastungen.

Darüber hinaus bestehen für viele Fahrzeuge – insbesondere der kommunalen Fuhrparks – derzeit keine bzw. kaum umweltschonende Alternativmodelle. Der Verweis darauf, dass die Nutzung umweltfreundlicher Fahrzeuge die Mautlast senken kann, setzt jedoch die Beschaffung entsprechender Lkw Modelle am Markt voraus. Da mangels gängiger und gut finanzierbarer Alternativen kaum Möglichkeiten bestehen, den kommunalen Fuhrpark zeitnah umzurüsten, kann die finanzielle Maut-Belastung jedenfalls – für kommunale Unternehmen in absehbarer Zeit nicht gesenkt werden.

Als Folge ist ein Anstieg der Preise und Gebühren für Abfallentsorgungsdienstleistungen zu erwarten, die auf die Verbraucher umgelegt werden.

Diese Fahrzeuge sollten daher im Allgemeinwohlinteresse von der Mautpflicht generell ausgenommen werden.

5. Zu Artikel 1 Nummer 8 (Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) Nummer 3 BFStrMG)

In Artikel 1 Nummer 8 ist Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) Nummer 3 wie folgt zu fassen:

„3. Mautteilsätze für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3:

Tag (6:00 – 22:00 Uhr):	0,002 Euro
Nacht (22:00 – 6:00 Uhr):	0,003 Euro.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf wird dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik durch eine schadstoff- und lärmabhängige Anrechnung der Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung nicht gerecht. Entgegen Artikel 7c Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (2011/76/EU) erfolgt keine Differenzierung der Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung.

Vor allem die nächtlichen verkehrsbedingten Lärmemissionen führen zu Gesundheitsschäden bei den Anwohnern an Fernstraßen. Daher sollte die in der EU-Richtlinie vorgesehene Differenzierung auf jeden Fall berücksichtigt werden.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt die Auffassung des Bundesrates zur Kenntnis.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a, Doppelbuchstabe aa (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG))

Die Bundesregierung teilt die Zielrichtung des Vorschlages des Bundesrates, land- und forstwirtschaftliche Unternehmen von Bürokratie und Kosten zu entlasten, schlägt aber eine einfachere Lösung vor.

Als erste Vorbemerkung ist darauf hinzuweisen, dass die Mautbefreiungstatbestände nur für Fahrzeuge relevant sind, die überhaupt in den Anwendungsbereich des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) fallen und damit grundsätzlich der Mautpflicht unterliegen. Ist schon der Anwendungsbereich nicht eröffnet, bleibt das Fahrzeug ohnehin mautfrei und es erübrigt sich die Frage einer Mautbefreiung. Nach § 1 Absatz 1 Satz 2 BFStrMG unterliegen der Lkw-Maut Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt.

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen, wie z.B. Mährescher, unterliegen bereits nach § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 BFStrMG nicht der Mautpflicht, weil sie nicht zum Transport von Gütern bestimmt sind oder verwendet werden.

Klassische Land- oder Forstwirtschaftliche (LOF) Zugmaschinen Ackerschlepper (Traktoren) und LOF Zugmaschinen Geräteträger (Unimogs) sowie hiermit gebildete Fahrzeugkombinationen sind aufgrund ihrer spezifischen Bauart überwiegend für die Bewirtschaftung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen und nicht generell für den Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, 1. Alternative BFStrMG bestimmt. Daher fallen sie nicht unter die Mautpflicht nach der ersten Alternative des Fahrzeugbegriffs („die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind“) und sind bei Leerfahrten mautfrei. Werden diese Fahrzeuge sowie hiermit gebildete Fahrzeugkombinationen jedoch für entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderungen (gewerblicher Güterkraftverkehr oder Werkverkehr) im Sinne des § 1 Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) verwendet, so besteht Mautpflicht nach der zweiten Alternative des Fahrzeugbegriffs („die für den Güterkraftverkehr verwendet werden“), es sei denn, der Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG greift.

Daher gelten die nachfolgenden Ausführungen nur für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, welche die Definition von § 1 Absatz 1 Satz 2 des BFStrMG erfüllen.

Als zweite Vorbemerkung ist darauf hinzuweisen, dass die zweite Alternative des Formulierungsvorschlages des Bundesrates „land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz“ eine vom Güterkraftverkehrsgesetz abweichende Terminologie verwendet. § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG regelt nicht „Fahrzeuge“, sondern „Beförderungen“. Der Freistellungstatbestand im Güterkraftverkehrsgesetz stellt damit auf die Dienstleistung, ihre rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen und den Zweck der Beförderung ab.

Unter Beachtung dieser beiden Vorbemerkungen nimmt die Bundesregierung inhaltlich zum Vorschlag des Bundesrates Stellung:

Die Worte „im geschäftsmäßigen Güterverkehr“ (seit dem 01.07.2018 geltenden Gesetzesfassung) bzw. „im Güterkraftverkehr“ (Vorschlag des Bundesrates) führen im Rahmen von § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 des BFStrMG zu einer nicht beabsichtigten Fokussierung auf Ladungsfahrten. Um Leerfahrten zweifelsfrei in diesen Mautbefreiungstatbestand einzubeziehen, sollten die Worte „im geschäftsmäßigen Güterverkehr“ bzw. „im Güterkraftverkehr“ daher entfallen.

Soweit der Formulierungsvorschlag des Bundesrates terminologisch korrekt in „land- und forstwirtschaftliche Beförderungen gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz“ geändert werden würde, ergäben sich dennoch Probleme in der Verwaltungspraxis.

Zum einen hat eine dynamische Verweisung auf ein anderes Gesetz den Nachteil, dass bei zukünftigen Änderungen von § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG immer mit zu berücksichtigen wäre, welche Konsequenzen sich für den Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG ergeben. Da die Lkw-Maut und das Güterkraftverkehrsrecht unterschiedliche Regelungsgegenstände und Zielrichtungen haben, erscheint es sinnvoller, die Ausnahmetatbestände auch unabhängig voneinander zu bewerten und zu regeln.

Des Weiteren hätte der Mautbefreiungstatbestand mit Verweis auf § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG für die land- und forstwirtschaftlichen Unternehmen den Nachteil, dass Leerfahrten mit Fahrzeugen nach § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, 1. Alternative BFStrMG („die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind“) mautpflichtig und nicht mautbefreit sind, weil keine „Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen“ stattfindet. Das schwer nachvollziehbare Ergebnis wäre, dass beispielsweise der Transport von Getreide, Zuckerrüben etc. vom Feld zum Abnehmer mautbefreit wäre, die Rückfahrt ohne Beladung zum landwirtschaftlichen Betrieb aber der Mautpflicht unterläge.

Zudem fallen Beförderungen landwirtschaftlicher Lohnunternehmen (Unternehmen, die im Auftrag von Landwirten oder landwirtschaftlichen Genossenschaften Dienst- und Arbeitsleistungen in der Landwirtschaft für Dritte erbringen) regelmäßig nicht in den Anwendungsbereich des Ausnahmetatbestandes nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG. Von ihnen durchgeführte Beförderungen erfolgen üblicherweise nicht für eigene Zwecke eines landwirtschaftlichen Betriebs bzw. für einen landwirtschaftlichen Betrieb im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder eines Maschinenrings. Die Einbeziehung von Gewerbetreibenden in Nachbarschaftshilfe ist nicht zulässig. Nachbarschaftshilfe liegt auch nicht vor, wenn die Hilfeleistung tatsächlich zum Gewerbe wird. Gewerbsmäßig ist jede auf eine gewisse Dauer berechnete und auf Erzielung wirtschaftlicher Vorteile gerichtete Tätigkeit. Auch von landwirtschaftlichen Lohnunternehmern ins Werk gesetzte Beförderungen, die im Vorfeld oder im Nachgang von Arbeitsleistungen erbracht werden, unterliegen nicht dem Freistellungstatbestand nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG. Ob die Beförderung den Hauptzweck der Beauftragung des Lohnunternehmers darstellt oder lediglich der Unterstützung eines Arbeitsauftrages dient – beispielsweise Gülletransporte vom Hof zum Feld und das unmittelbar anschließende Ausbringen der Gülle – ist nicht von Bedeutung. Eine Privilegierung von Unternehmen, die neben landwirtschaftlichen Dienst- und Arbeitsleistungen auch gewerbliche Beförderungsleistungen erbringen, die in dieser Form grundsätzlich auch von anderen Marktteilnehmern erbracht werden könnten, ist vom Gesetzgeber im Rahmen des § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG nicht beabsichtigt.

Schließlich erschwert das Abstellen auf die Voraussetzungen des § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG die Mautkontrollen. Es ist aufwändig zu überprüfen, ob es sich um eine in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben übliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen für eigene Zwecke, für andere Betriebe dieser Art im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder im Rahmen eines Maschinenringes handelt.

Bei Straßenkontrollen nach dem Güterkraftverkehrsgesetz werden Fahrer und Fahrzeug direkt vor Ort kontrolliert, damit z. B. die Daten zu den Lenk- und Ruhezeiten aus der Fahrerkarte bzw. dem digitalen Kontrollgerät ausgelesen werden können. Zudem wird die Richtigkeit der Angaben des Begleitpapiers nach § 7 Absatz 1 Nummer 3 GüKG überprüft. Hierbei kann das eingesetzte Kontrollpersonal an der Kontrollstelle auch prüfen, ob die Voraussetzungen des § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG vorliegen. Das Fahrpersonal kann entsprechende Unterlagen vorlegen.

Bei der Lkw-Maut erfolgt rund die Hälfte der Kontrollen automatisiert mittels rund 300 Mautkontrollbrücken an Autobahnen und rund 620 Mautkontrollsäulen an Bundesstraßen. Die andere Hälfte der Mautkontrollen erfolgt durch mobile und stationäre Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr.

Sowohl für automatische, aber auch manuelle Kontrollverfahren stellen Differenzierungskriterien wie Beförderungsgut, Beförderungszweck oder Personenkreis erhebliche Herausforderungen dar, bzw. sind gänzlich ausgeschlossen. Da nicht alle Voraussetzungen des § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG von außen am Fahrzeug erkennbar sind, können diese im Rahmen der automatischen Kontrollen nicht überprüft werden. Bei mobilen Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr müsste ein Ausleiten bzw. Anhalten des Fahrzeuges erfolgen, mit erheblichen Schwierigkeiten für die Nachweisführung des konkreten Beförderungszweckes oder die von der Ausnahmeregelung umfassten Personenkreise.

Die Folge wäre, dass die Mautkontrollbrücken/-säulen das jeweilige Fahrzeug als potentiellen Mautpreller identifizieren und ein Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet wird. Erst im Rahmen der Anhörung könnte das land- und forstwirtschaftliche Unternehmen dann das Vorliegen des Mautbefreiungstatbestandes nachweisen.

Um die genannten Probleme zu vermeiden, schlägt die Bundesregierung folgende Fassung für § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG vor:

„land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge, die für solche Zwecke eingesetzt werden, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h“.

Mit der Erhöhung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h auf maximal 60 km/h dürften die meisten land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge unter den Freistellungstatbestand fallen. Bei land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, die schneller als 60 km/h fahren und folglich auch weitere Strecken zurücklegen können, ist davon auszugehen, dass der Transport land- und forstwirtschaftlicher Bedarfsgüter oder Erzeugnisse nicht mehr nur untergeordnete Nebentätigkeit zur Landwirtschaft ist. Ein völliger Verzicht auf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit könnte zu rechtsmissbräuchlichen Umgehungstatbeständen animieren und wird daher von der Bundesregierung nicht befürwortet.

Die besondere Betonung des land- oder forstwirtschaftlichen Zwecks („die für solche Zwecke eingesetzt werden“) soll angesichts der Erhöhung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h ebenfalls sicherstellen, dass die Privilegierung nur für Zwecke der Land- und Forstwirtschaft einschließlich der in § 62 Abs. 1 Bewertungsgesetz (BewG) beschriebenen sonstigen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung (Binnenfischerei, Teichwirtschaft, Fischzucht für Binnenfischerei und Teichwirtschaft, Imkerei, Wanderschäferei und Saatzucht) greift, nicht jedoch für Zwecke außerhalb der Land- und Forstwirtschaft. Ohne diese Einschränkung könnte mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h auch Güterkraftverkehr durchgeführt werden, ohne dass Mautpflicht bestünde. Insoweit lehnt sich die Formulierung zum Einsatzzweck an die bereits bestehenden Mautbefreiungstatbestände nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3, 4 und 5 BFStrMG an, die ebenfalls auf den Nutzungs- bzw. Einsatzzweck abstellen. Der Befreiungstatbestand umfasst sowohl Fahrten mit Beladung als auch Leerfahrten.

Zwar ergeben sich aus der Zweckbestimmungen für die Land- und Forstwirtschaft ebenfalls Herausforderungen für die Mautkontrollen, diese werden aber als besser beherrschbar eingeschätzt als bei einem Verweis auf § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG, wie vom Bundesrat vorgeschlagen.

Die 60 km/h-Grenze korrespondiert mit § 18 Absatz 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung: „Autobahnen (Zeichen 330.1) und Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt; werden Anhänger mitgeführt, gilt das Gleiche auch für diese“.

Autobahnen und Kraftfahrstraßen dienen der Aufnahme des überörtlichen Verkehrs, so dass Fahrzeuge, die diese Straßen benutzen dürfen, auch Lkw-Maut zahlen sollten.

Außerdem findet sich die 60 km/h-Grenze auch bei der Fahrerlaubnisklasse T nach § 6 Absatz 1 der Fahrerlaubnisverordnung wieder: „Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 60 km/h [...], die jeweils nach ihrer Bauart zur Verwendung für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden (jeweils auch mit Anhängern)“.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a, Doppelbuchstabe aa (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG))

Trotz der zu Nummer 2 Buchstabe a genannten Probleme und Bedenken hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Erlass vom 28.06.2018 das Bundesamt für Güterverkehr angewiesen, als Übergangsregelung bis zum Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes den Ausnahmetatbestand nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG auch im Rahmen der Lkw-Maut zur Anwendung zu bringen. Die Forderung des Bundesrates ist damit erfüllt.

**Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb
(§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 BFStrMG))**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Auch elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine weniger als 40 Kilometer beträgt, können einen wertvollen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Insbesondere wenn diese Fahrzeuge im regionalen Verteilerverkehr eingesetzt werden, besteht bei Vorhandensein von passenden Elektroanschlüssen während der Wartezeiten an den Verladerrampen die Möglichkeit, den Akku nachzuladen. So könnten über den Arbeitstag verteilt mehr als 40 km rein elektrisch gefahrene Strecke erreicht werden. Gerade Akkus mit hoher Kapazität für eine große Reichweite sind sehr teuer, was sich auf die Fahrzeugpreise auswirkt und damit die breite Marktdurchdringung von Elektro-Lkw hemmt.

Außerdem würde das zusätzliche Kriterium einer Mindestreichweite von 40 km die Komplexität der Mautkontrollen erhöhen, da es weder in automatischen, noch in manuellen Kontrollverfahren äußerlich erkennbar ist. Im Falle einer Überprüfung vor Ort wäre dieses Merkmal auch nicht in den Zulassungsdokumenten eingetragen und müsste ggf. durch eine aufwändige Nachbearbeitung im Innendienst recherchiert werden. Die Möglichkeit eines unmittelbaren Zugriffs auf die EG-Übereinstimmungsbescheinigung besteht nicht.

**Zu Nummer 4 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a
(§ 1 Absatz 2 BFStrMG))**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Mülltransporte stellen Gütertransporte dar, wobei es sich lediglich um ein besonderes Transportgut handelt. Die dazu genutzten Fahrzeuge sind aufgrund ihrer Merkmale dazu bestimmt, regelmäßig und auf Dauer am Wettbewerb im Güterkraftverkehr teilzunehmen. Sie sind nicht für die Verarbeitung der aufzunehmenden Abfälle konzipiert, sondern für deren Transport. Auch Müllfahrzeuge belasten die Straßen und nutzen diese ab.

Eine Unterscheidung zwischen „Fahrzeugen im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge zur Sicherstellung der Abfallbeseitigung und -entsorgung“, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, und anderen Fahrzeugen von gewerblichen Unternehmen der Abfallbeseitigung und -entsorgung wäre auch mit Blick auf das Gleichbehandlungsgebot (Artikel 3 des Grundgesetzes) kritisch zu bewerten.

Zudem wäre diese Differenzierung bei den Mautkontrollen problematisch. Nicht immer ist von außen erkennbar, ob es sich um ein Müllfahrzeug im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge handelt oder nicht, so dass Fehlklassifizierungen durch die automatischen Kontrollbrücken und -säulen nicht auszuschließen sind. Bei den mobilen Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr könnte ein Ausleiten bzw. Anhalten des Fahrzeugs erforderlich werden, um das Vorliegen des Befreiungstatbestandes zweifelsfrei vor Ort zu prüfen.

**Zu Nummer 5 (Zu Artikel 1 Nummer 8
(Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) Nummer 3 BFStrMG))**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Die vorgeschlagene zeitliche Differenzierung des Mautteilsatzes für die verursachten Lärmbelastungskosten wäre nach entsprechender technischer Anpassung des Mautsystems grundsätzlich im automatischen Verfahren möglich, d. h. bei der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät (OBU).

Im manuellen Verfahren ist diese zeitliche Differenzierung jedoch nicht praktikabel, d.h. bei der Einbuchung via Mautstellenterminals, Interneteinbuchung oder „Mobile App“ (Programm für Smartphone). Im manuellen Verfahren gibt es einen Gültigkeitszeitraum, innerhalb dessen die Fahrt durchzuführen ist (§ 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 4 BFStrMG in Verbindung mit § 4 Absatz 4 Lkw-Maut-Verordnung vom 25. Juni 2018, BGBl. I S. 1156). Damit wird vermieden, dass dieselbe Einbuchung mehrfach genutzt werden kann. Dieser Gültigkeitszeitraum entspricht nicht der reinen Fahrzeit des Nutzers, sondern beinhaltet einen ausreichenden Puffer, der durch ein komplexes Regel- und Berechnungswerk bestimmt wird. Der Algorithmus kann nicht antizipieren, wann der Fahrer Pausen geplant hat (die der Puffer hergibt), wo er auf Staus trifft, wann er wirklich losfuhr oder am Ziel ankam.

Es ist daher nicht genau absehbar, um welche Uhrzeit das mautpflichtige Fahrzeug welchen Streckenabschnitt befahren wird. Dies gilt insbesondere für die Tarifwechselzeitpunkte 22:00 Uhr und 6:00 Uhr. Bei zeitlicher Abweichung vom prognostizierten Fahrtverlauf, z. B. wegen Staus, müsste der Fahrer das gültige Ticket stornieren und mit dem geänderten Mautteilsatz für die Lärmbelastungskosten neu einbuchen.

Die zeitliche Differenzierung wäre daher nur praktikabel, wenn der Einbau von Fahrzeuggeräten verpflichtend wäre und alle Mautpflichtigen das automatische Verfahren nutzen würden. Insbesondere für gebietsfremde Fahrzeuge, die nur einmalig oder selten in der Bundesrepublik Deutschland fahren, wäre der verpflichtende Einbau eines Fahrzeuggerätes jedoch unverhältnismäßig. Möglicherweise kann im Zusammenhang mit dem Europäischen Elektronischen Mautdienst in Zukunft eine Obligatorik für Fahrzeuggeräte erwogen werden.

Der Bundesrat nennt als Grund für die Differenzierung, dass die nächtlichen verkehrsbedingten Lärmemissionen zu Gesundheitsschäden bei den Anwohnern von Fernstraßen führen und daher reduziert werden sollen. Die vorgeschlagene Differenzierung von 0,1 Cent/km dürfte aber kaum eine ausreichende Lenkungswirkung entfalten. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h würde ein Lkw in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr (= acht Stunden abzüglich einer Pause von 45 Minuten nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) eine Strecke von 580 km zurücklegen. Der „Nachtzuschlag“ von 0,1 Cent/km würde sich somit auf 58 Cent summieren. Zum Vergleich: die Mautgebühr für einen Euro 6-Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen und vier Achsen (= 18,7 Cent/km) beträgt für 580 km nach dem Gesetzentwurf 108,46 Euro. Mit erhöhtem Nachtzuschlag (= 18,8 Cent/km) würden sich 109,04 Euro ergeben.

Ein größerer „Nachtzuschlag“ als 0,11 Cent/km ist europarechtlich nicht möglich; siehe Aktualisierung des Anhangs II und des Anhangs IIIb Tabellen 1 und 2 in Bezug auf geltende Werte in Euro gemäß Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EC des Europäischen Parlaments und des Rates, in der durch die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates geänderten Fassung (Amtsblatt der Europäischen Union vom 14.06.2018, C 205, Seite 1).

In Anhang IIIb, Nummer 2 „Höchstbeträge der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung“, Tabelle 2 werden für Fernstraßen (einschließlich Autobahnen) als Höchstbeträge genannt: 0,22 Cent/km am Tag und 0,33 Cent/km in der Nacht. Da das deutsche Mautsystem derzeit technisch nicht für Hundertstel-Cent-Beträge konfiguriert ist, ergibt sich ein maximaler „Nachtzuschlag“ von 0,1 Cent/km.

Im Übrigen würden bei einer Differenzierung des Lärmbelastungszuschlags nur geringe Mehreinnahmen erzielt. Nach einer Auswertung des Bundesamtes für Güterverkehr entfallen nur rund 25 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen auf die Nachtstunden zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr.

Jahr	Einnahmen aus dem Lärmbelastungszuschlag bei einheitlich 0,2 Cent/km nach Wegekostengutachten*	Erhöhungsbetrag 0,1 Cent/km auf 25 Prozent der Einnahmen
2019	83 Mio. Euro	10,375 Mio. Euro
2020	86 Mio. Euro	10,750 Mio. Euro
2021	87 Mio. Euro	10,875 Mio. Euro
2022	89 Mio. Euro	11,125 Mio. Euro
2019-22	86,25 Mio. Euro p.a.	10,781 Mio. Euro p.a.

* Wegekostengutachten 2018 bis 2022, Seite 143, Tabelle 88

Von den jährlich durchschnittlich rund 10,8 Mio. Euro Mehreinnahmen wären noch die Kosten für die Anpassung des Mautsystems plus eventuell höhere laufende Kosten abzuziehen.

