

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßen- mautgesetzes

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung 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) ist nach ihrem Artikel 2 Absatz 1 bis zum 16. Oktober 2013 durch die Mitgliedstaaten umzusetzen.

Die Erweiterung der Richtlinie 1999/62/EG beinhaltet ausschließlich freiwillige Maßnahmen (z. B. Anlastung externer Kosten des Straßenverkehrs über Mautgebühren), deren Inanspruchnahme durch die Bundesregierung derzeit nicht geplant ist. Aus diesem Grund sind keine neuen Gesetze oder Verordnungen erforderlich, bestehende Gesetze oder Verordnungen müssen nicht dergestalt geändert werden, dass sich deren Zielsetzung ändert. Einzig bestehende Verweise auf die Richtlinie 1999/62/EG im Bundesfernstraßenmautgesetz müssen im Zuge der Änderungsrichtlinie 2011/76/EU angepasst werden.

Bei dieser Gelegenheit wird in das Bundesfernstraßenmautgesetz eine Klarstellung zur tatsächlichen Erhebungspraxis der abschnittswisen Berechnung und Rundung aufgenommen, ein neuer Absatz zum Einsatz optisch-elektronischer Einrichtungen bei Überwachungsaufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr eingefügt und eine Vorschrift zur Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland ergänzt.

B. Lösung

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz.

C. Alternativen

Keine, da zwingende gemeinschaftsrechtliche Vorgaben umgesetzt werden müssen.

D. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Durch das Änderungsgesetz sind keine Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushaltes zu erwarten.

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

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung fallen weder Kosten noch zusätzliche Aufgaben an.

F. Weitere Kosten

Einzelpreisanpassungen sind unwahrscheinlich. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 10. April 2013

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten 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, Bau und Stadtentwicklung.

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

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 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



Anlage 1

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes*

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das durch Artikel 2 Absatz 121 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „die zuletzt durch Abschnitt A Nummer 5 des Anhangs der Richtlinie 2006/103/EG vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344) geändert worden ist“ durch die Wörter „die zuletzt durch die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 (ABl. L 269 vom 14.10.2011, S. 1) geändert worden ist“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden nach dem Wort „Mautsätze“ die Wörter „und Mautberechnung“ eingefügt.
 - b) Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Die zurückgelegte Strecke wird für jeden benutzten Abschnitt des mautpflichtigen Streckennetzes (Mautabschnitt) gesondert ermittelt. Ein Abschnitt ist die Strecke zwischen zwei Knotenpunkten im Sinne des § 3a Absatz 1 oder einer Rechtsverordnung auf Grund des § 3a Absatz 2. Die Länge jedes Abschnittes bezieht sich auf den Schnittpunkt der verknüpften Straßenachsen oder in Ermangelung einer Straßenachse auf den Beginn oder das Ende der mautpflichtigen Strecke und ist kaufmännisch auf volle 100 Meter zu runden. Die so ermittelten Streckenlängen werden nachrichtlich im Internet unter www.mauttabelle.de veröffentlicht. Wird ein Mautabschnitt nicht vollständig befahren, so ist dieser gleichwohl mit seiner ermittelten Streckenlänge der Mauterhebung zu Grunde zu legen.“
 - c) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „Artikel 7 Absatz 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG ist“ durch die Wörter „Artikel 7b und 7g der Richtlinie 1999/62/EG sind“ ersetzt.
 - d) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Die Berechnung der Maut erfolgt durch Multiplikation der nach Absatz 1 zu Grunde zu legenden Länge des Mautabschnitts mit dem Mautsatz, der sich ergibt

 1. bis zum erstmaligen Erlass einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 Satz 1 aus der Anlage und
2. nach Erlass der in Nummer 1 bezeichneten Rechtsverordnung nach Absatz 2 Satz 1 ausschließlich aus dieser Rechtsverordnung.

Das Ergebnis ist auf einen vollen Cent-Betrag kaufmännisch zu runden. Soweit die zurückgelegte Strecke mehrere Mautabschnitte umfasst, ist die Berechnung nach den Sätzen 1 und 2 für jeden Mautabschnitt gesondert durchzuführen; hieraus wird die Summe der auf die insgesamt zurückgelegte Strecke entfallenden Maut gebildet.“
3. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a
Knotenpunkte

(1) Ein Knotenpunkt im Sinne dieses Gesetzes ist für mautpflichtige Straßen

 1. im Sinne des § 1 Absatz 1
 - a) eine Anschlussstelle bei einer Bundesautobahn einschließlich Bundesautobahnkreuz und Bundesautobahndreieck,
 - b) eine Rastanlage mit einer straßenverkehrsrechtlich zulässigen Wendemöglichkeit,
 - c) eine Kreuzung, Einmündung oder Zufahrt auf eine mautpflichtige oder Abfahrt von einer mautpflichtigen Bundesstraße, ausgenommen Zufahrten im Sinne des § 8a des Bundesfernstraßengesetzes,
 - d) die Bundesgrenze;
 2. im Sinne des § 1 Absatz 4 ein durch Rechtsverordnung auf Grund des Absatzes 2 festgelegter Punkt.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für mautpflichtige Straßen im Sinne des § 1 Absatz 4 die Knotenpunkte festzulegen. Die Festlegung hat so zu erfolgen, dass die örtlichen Gegebenheiten des mautpflichtigen Teils der jeweiligen Straße und die üblichen Verkehrsverhalten berücksichtigt sind.“
4. Dem § 5 wird folgender Satz angefügt:

„In der Rechtsverordnung nach Satz 2 kann vorgesehen werden, dass im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der Emissionsklasse des Fahrzeuges die Maut nach dem Höchstsatz berechnet werden kann.“
5. Nach § 7 Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Das Bundesamt für Güterverkehr darf auf den nach § 1 Absatz 1 mautpflichtigen Straßen auch stichprobenartig eigene optisch-elektronische Einrichtungen einsetzen, um zu überprüfen, ob der Betreiber die Ein-

* Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011, S. 1).

haltung der Mautpflicht nach § 7 Absatz 1 Satz 2 ordnungsgemäß kontrolliert. § 6b des Bundesdatenschutzgesetzes ist nicht anzuwenden. Die erhobenen Daten dürfen ausschließlich zu dem in Satz 1 genannten Zweck gespeichert und genutzt werden; Absatz 2 Satz 3 gilt entsprechend.“

6. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a

Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland

Ergänzend zu § 41 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt für die Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland § 122 Absatz 2 Nummer 2 der Abgabenordnung entsprechend.“

7. Nach § 9 Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 7 Absatz 3a Satz 1 drei Monate nach Aufzeichnung zu löschen. Abweichend von Satz 1 hat es die Daten sechs Jahre nach Ende des Kalenderjahres, in dem sie erhoben wurden, zu löschen, wenn sich ein mit dieser Datenerhebung dokumentierter Messfall ursächlich auf die Höhe der Vergütung des Betreibers auswirkt.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

1. Ausgangslage

Die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011, S. 1) ist nach ihrem Artikel 2 Absatz 1 bis zum 16. Oktober 2013 durch die Mitgliedstaaten umzusetzen.

2. Ziel

Die Erweiterung der Richtlinie 1999/62/EG beinhaltet ausschließlich freiwillige Maßnahmen (z. B. Anlastung externer Kosten des Straßenverkehrs über Mautgebühren), deren Inanspruchnahme durch die Bundesregierung derzeit nicht geplant ist. Aus diesem Grund sind keine neuen Gesetze oder Verordnungen erforderlich, bestehende Gesetze oder Verordnungen müssen nicht dergestalt geändert werden, dass sich deren Zielsetzung ändert. Einzig bestehende Verweise auf die Richtlinie 1999/62/EG im Bundesfernstraßenmautgesetz müssen im Zuge der Änderungsrichtlinie 2011/76/EU angepasst werden.

Bei dieser Gelegenheit wird in das Bundesfernstraßenmautgesetz eine Klarstellung zur tatsächlichen Erhebungspraxis der abschnittsweisen Berechnung und Rundung aufgenommen, ein neuer Absatz zum Einsatz optisch-elektronischer Einrichtungen bei Überwachungsaufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr eingefügt und eine Vorschrift zur Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland ergänzt.

3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Durch das Änderungsgesetz sind keine Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushaltes zu erwarten.

4. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung fallen weder Kosten noch zusätzliche Aufgaben an.

5. Weitere Kosten

Einzelpreisanpassungen sind unwahrscheinlich. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor.

Insbesondere ergibt sich das Gesetzgebungsrecht des Bundes daraus, dass es sich um die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen handelt.

7. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

8. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Artikel 1 enthält Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 Satz 1)

Zur Anpassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes an die neue Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011, S. 1) muss die Zitierung in § 1 Absatz 1 Satz 1 aktualisiert werden.

Zu Nummer 2 (§ 3 Überschrift, Absatz 1, Absatz 2 und Absatz 4)

Vorbemerkung zu den Buchstaben a, b und d

Die Mauterhebung in Deutschland mittels des in Betrieb befindlichen Mautsystems erfolgt abschnittsbezogen. Ein mautpflichtiger Abschnitt ist jeweils die Strecke zwischen zwei Knotenpunkten des mautpflichtigen Netzes. Die Abschnittslängen beziehen sich auf den Schnittpunkt der verknüpften Straßenachsen oder in Ermangelung einer Straßenachse auf den Beginn oder das Ende der mautpflichtigen Strecke und werden auf volle 100 m kaufmännisch gerundet. Die gerundeten Längen der Abschnitte sind in der Mauttabelle veröffentlicht und für alle Nutzer einheitlich. Pro Abschnitt werden die Mautgebühren durch Multiplikation der Abschnittslänge mit dem gültigen Mautsatz ermittelt und auf einen vollen Cent-Betrag kaufmännisch gerundet. Die Mautgebühr für eine gefahrene Gesamtstrecke ergibt sich aus der Summe der gerundeten Abschnittsgebühren. Eine erneute Rundung des Gesamtbetrages ist nicht

erforderlich, weil die Summe von Abschnittsbeträgen, die bereits auf volle Cent-Beträge gerundet sind, wieder einen Gesamtbetrag mit einem vollen Cent-Betrag ergibt.

Zur Klarstellung wird die tatsächliche Erhebungspraxis der abschnittswisen Berechnung und Rundung in das Gesetz aufgenommen.

Zu Buchstabe a

Ergänzung der Überschrift zu § 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes um die Mautberechnung.

Zu Buchstabe b

Die Definition des mautpflichtigen Abschnitts und die Rundung der Längen der mautpflichtigen Abschnitte werden ergänzt. Die gerundeten Abschnittslängen können in der von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegebenen Mauttabelle nachgelesen werden. Die Mauttabelle ist im Internet unter www.mauttabelle.de veröffentlicht. Nur anteilig befahrene Abschnitte werden dennoch mit der vollen Länge gemäß Mauttabelle vergibt (z. B. wenn bei einer Panne oder einem Unfall der Abschnitt nicht mehr vollständig durchfahren werden kann).

Zu Buchstabe c

Dadurch, dass die Richtlinie 2011/76/EU einige Artikel und Absätze der Richtlinie 1999/62/EG neu strukturiert, müssen die Verweise in § 3 Absatz 2 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes angepasst werden.

Bisher verweist § 3 Absatz 2 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes auf Artikel 7 Absatz 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG. Die entsprechenden Regelungen finden sich nun in Artikel 7b und 7g der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EU.

Zu Buchstabe d

Der neue Absatz 4 von § 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes beschreibt die Berechnung der Mautgebühren. Danach werden die Gebühren zuerst pro Mautabschnitt berechnet und auf einen vollen Cent-Betrag kaufmännisch gerundet. Die Mautgebühr für eine gefahrene Strecke ergibt sich aus der Summe der Mautgebühren der – vollständig und/oder im Falle des § 3 Absatz 1 Satz 6 – neu – des Bundesfernstraßenmautgesetzes nur anteilig – durchfahrenen Mautabschnitte.

Zu Nummer 3 (§ 3a – neu)

Für die Regelungen zur abschnittswisen Berechnung und Rundung der Mautgebühren nach § 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ist die Definition von Knotenpunkten erforderlich (vgl. § 3 Absatz 1 Satz 3 – neu). Für die Bundesautobahnen sowie die mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebauten Bundesstraßen nach § 1 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ist eine abstrakte Definition der Knotenpunkte möglich (§ 3a Absatz 1 – neu). Für die nach § 1 Absatz 4 des Bundesfernstraßenmautgesetzes in Verbindung mit der Mautstreckenausdehnungsverordnung vom 8. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2858) mautpflichtigen Bundesstraßen ist eine abstrakte Definition nicht möglich. Dafür sind die Fallgestaltungen zu unterschiedlich und einzelfallbezogen. Daher sollen für diese Bundesstraßen die

Knotenpunkte durch eine Rechtsverordnung festgelegt werden (§ 3a Absatz 2 – neu).

Zu Nummer 4 (§ 5 Satz 3 – neu)

Artikel 7g Absatz 2 der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EU ermöglicht den EU-Mitgliedstaaten eine Entscheidung, den Höchstsatz der Maut (in der jeweiligen Achsklasse) zu erheben, wenn der Mautschuldner den Nachweis der Emissionsklasse nicht erbringt. Damit der Rahmen der Rechtsverordnungsermächtigung insoweit deutlich wird, wird eine klarstellende Ergänzung vorgenommen (neuer § 5 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

Die nationalen Durchführungsvorschriften zum Nachweis der Emissionsklasse befinden sich bereits in § 8 der Lkw-Maut-Verordnung für im Inland zugelassene Fahrzeuge und in § 9 der Lkw-Maut-Verordnung für im Ausland zugelassene Fahrzeuge. Die geltenden Regelungen haben sich bewährt und bedürfen keiner Änderung.

Zu Nummer 5 (§ 7 Absatz 3a – neu)

Der neue Absatz 3a regelt, dass das Bundesamt für Güterverkehr auf dem nach § 1 Absatz 1 mautpflichtigen Streckennetz zur Überwachung des privaten Betreibers des Mautsystems auch optisch-elektronische Einrichtungen (Videoüberwachung) einsetzen darf.

Die Betreiberüberwachung wird vom Bundesamt für Güterverkehr seit Beginn der Mauterhebung durchgeführt. Beim hier in Rede stehenden Arbeitspaket „Aufdeckungsquote“ geht es darum, zu prüfen, ob die Mautkontrollbrücken der Mautsystembetreibergesellschaft gemäß den Vorgaben des Maut-Betreibervertrages arbeiten.

Zur Messung der „Aufdeckungsquote“ fertigt das Bundesamt für Güterverkehr an mehreren Mautkontrollbrückenstandorten einige Stunden Video-Aufzeichnungen vom fahrenden Verkehr an. Dafür stehen vier Kameras zur Verfügung (immer zwei bilden ein Set: eine Kamera auf der Mautkontrollbrücke, eine Kamera neben der Mautkontrollbrücke). Im Innendienst werden dann die Bilder der Videokameras vom Bundesamt für Güterverkehr ausgewertet und mit den Kontrolldaten der jeweiligen Mautkontrollbrücke verglichen. So wird festgestellt, ob die Mautkontrollbrücke Mautpreller zuverlässig erkennt.

Für diesen Zweck hat das Bundesamt für Güterverkehr seit 2005 die notwendigeameratechnik. Diese muss altersbedingt ausgetauscht werden. Durch den technischen Fortschritt sind die Bilder der neuen Kameras nun hochauflösend, mit der Folge, dass mehr Details sichtbar sind und eine datenschutzrechtliche Ermächtigung notwendig wird.

Zu Nummer 6 (§ 8a – neu)

§ 122 der Abgabenordnung kennt – anders als § 41 VwVfG – eine Bekanntgabefiktion von einem Monat bei Versendung von Bescheiden mit der Briefpost ins Ausland. Diese Bekanntgabefiktion soll zukünftig für das Bundesamt für Güterverkehr und die Mautsystembetreibergesellschaft eine Erleichterung bringen, insbesondere bei der Versendung von Nacherhebungsbescheiden nach § 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ins Ausland. Im Übrigen bleibt das Verwaltungsverfahrensgesetz weiter Grundlage des Verfahrens.

Zu Nummer 7 (§ 9 Absatz 5a – neu)

Grundsätzlich sind die nach § 7 Absatz 3a ermöglichten Videoaufnahmen drei Monate nach Aufzeichnung zu löschen. Weil die Vergütung der Mautsystembetreibergesellschaft vom ordnungsgemäßen Funktionieren der Mautkontrollbrücken abhängt, kann es erforderlich sein, einzelne dokumentierte Messfälle auf Grund der haushaltsrechtlichen Vorgaben sechs Jahre aufzubewahren.

Zu Artikel 2

Regelung des Inkrafttretens.

Anlage 2**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung	Keine Auswirkungen
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

II. Im Einzelnen

Die Richtlinie 2011/76/EU zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ist bis zum 16. Oktober 2013 durch die Mitgliedstaaten umzusetzen.

Die Erweiterung der Richtlinie 1999/62/EG beinhaltet ausschließlich freiwillige Maßnahmen, deren Inanspruchnah-

men durch die Bundesregierung derzeit nicht geplant sind. Aus diesem Grund sind keine neuen Gesetze oder Verordnungen erforderlich, bestehende Gesetze oder Verordnungen müssen nicht dergestalt geändert werden, dass sich deren Zielsetzung ändert. Einzig bestehende Verweise auf die Richtlinie 1999/62/EG im Bundesfernstraßenmautgesetz müssen angepasst werden. Bei dieser Gelegenheit wird in das Bundesfernstraßenmautgesetz eine Klarstellung zur tatsächlichen und momentan durchgeführten Erhebungspraxis aufgenommen, ein neue Möglichkeit zum Einsatz optisch-elektronischer Einrichtungen bei Überwachungsaufgaben eingefügt und eine Vorschrift zur Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland ergänzt.

Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft sowie Verwaltung.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu –
(§ 2 Satz 1 Nummer 1 BFStrMG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. In § 2 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „Eigentümer oder“ gestrichen.“

Begründung

Nach derzeitiger Rechtslage sind alle Eigentümer, also auch Leasing-Geber, Vermieter und Darlehnsgeber (z. B. bei Sicherungsübereignung) Mautschuldner. Da aber die Maut gemäß § 1 Absatz 1 Satz 1 BFStrMG eine Gebühr ist und Gebühren Zahlungen sind, die von den Zahlungspflichtigen für unmittelbar von ihnen veranlasste öffentliche Leistungen oder für Benutzung von öffentlichen Einrichtungen erhoben werden, ist es bei diesen Personen nicht sachgerecht, sie als Mautschuldner heranzuziehen, da sie weder die Leistungen unmittelbar veranlasst, noch die Straßen benutzt haben.

2. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 7 Absatz 3a Satz 2 BFStrMG)

In Artikel 1 Nummer 5 ist § 7 Absatz 3a Satz 2 wie folgt zu fassen:

„§ 6b Absatz 5 des Bundesdatenschutzgesetzes ist anzuwenden.“

Folgeänderung

Artikel 1 Nummer 7 ist zu streichen.

Begründung

Der geplante Einsatz der hochauflösenden Videokameras zur Überwachung des Betreibers ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings ist nicht ersichtlich, wie genau die Aufnahmen sind, insbesondere welche Details sichtbar sind und ob die Erhebung der entsprechend detaillierten personenbezogenen Daten überhaupt erforderlich ist, um den Zweck zu erfüllen. Daher sollte zumindest hinsichtlich der Löschungsfrist § 6b Absatz 5 BDSG Anwendung finden, wonach die Daten unverzüglich zu löschen sind, wenn sie zur Erreichung des Zweckes nicht mehr erforderlich sind.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1 (Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu –, § 2 Satz 1 Nummer 1 BFStrMG)

Der Bundesrat schlägt vor, die Eigentümer mautpflichtiger Lkw aus dem Kreis der Mautschuldner in § 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes herauszunehmen. Dann würden als Mautschuldner nur noch der Halter, der Disponent („wer über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt“) und der Fahrer des mautpflichtigen Lkw verbleiben.

Die Bundesregierung lehnt diesen Vorschlag ab.

Die bestehende Regelung hat sich seit vielen Jahren bewährt und ist von den Betroffenen weitgehend akzeptiert. Die Haftung des Eigentümers geht zurück auf § 1 Absatz 1 des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (BGBl. II S. 1765) in Verbindung mit Artikel 5 des Übereinkommens über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 9. Februar 1994 (BGBl. II S. 1768). Diese Regelung wurde später in § 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234) übernommen und findet sich heute in § 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378).

Das Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 9. Februar 1994 bildete die Rechtsgrundlage für die Erhebung von zeitbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für Lkw (sog. Eurovignette) in Deutschland von 1995 bis 2003 und war als internationaler Vertrag zwischen Belgien, Dänemark, Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden (und später auch Schweden) unter Beratung durch die EU-Kommission zustande gekommen. Es gilt nach der Einstellung der Eurovignettenerhebung in Deutschland in den verbliebenen Verbundstaaten fort und bildet dort nach wie vor die Grundlage für die Gebührenerhebung.

Die Einbeziehung des Eigentümers als Gebührenschuldner in Artikel 5 Satz 1 Nummer 3 erste Alternative des Übereinkommens zeigt, dass diese sowohl international akzeptiert als auch mit dem Unionsrecht vereinbar ist.

Aus der Haftung des Eigentümers kann dessen Auskunftspflicht begründet werden. Die Auskunft des Eigentümers ist, neben der des Halters, notwendig (z. B. bei Kontrollen mittels Mautkontrollbrücken), um den Disponenten oder Fahrer zu ermitteln.

Wie auch in anderen Rechtsgebieten des öffentlichen Abgabenrechts besteht auf dem Gebiet der Lkw-Maut eine Notwendigkeit zur Absicherung der Forderung, soweit diese beispielsweise infolge von Insolvenz, Aufklärungsschwierigkeiten oder Unmöglichkeit der Inanspruchnahme sonstiger als Mautschuldner benannter Personen ansonsten nicht realisiert werden könnte. Ohne eine solche Auffangregelung würden Einnahmeverluste des Bundes drohen.

Den Eigentümer belastende abgabenrechtliche Auffangregelungen bestehen beispielsweise im Beitragsrecht (vgl.

etwa § 134 Absatz 2 des Baugesetzbuchs und § 8 Absatz 9 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen – KAG NRW) sowie im kommunalen Gebührenrecht (vgl. etwa § 6 Absatz 5 KAG NRW). Entsprechende Beitrags- und Gebührenforderungen ruhen als öffentliche Last auf den jeweiligen Grundstücken und können bei mangelnder Realisierbarkeit der Forderungen gegenüber den vorrangig verpflichteten Gebührenschuldnern nachrangig gegenüber den zivilrechtlichen Eigentümern als Duldungsschuldern (vgl. § 77 Absatz 2 der Abgabenordnung) geltend gemacht werden. In den benannten Fällen ist die Befugnis der öffentlichen Hand unbestritten, ihre Forderungen im Bedarfsfall gegenüber den Eigentümern geltend zu machen, auch wenn diese die jeweilige öffentliche Leistung nicht unmittelbar veranlasst oder die jeweilige öffentliche Einrichtung nicht selbst benutzt haben.

Die Haftung der Eigentümer stellt keine unangemessene Benachteiligung für Leasing-Geber, Vermieter und Darlehensgeber (z. B. bei Sicherungsübereignung) dar. Diese Mautschuldner können im Falle einer Inanspruchnahme durch den Bund im Innenverhältnis vom Transportunternehmer, also ihrem Leasingnehmer, Mieter bzw. Darlehensnehmer, die gezahlte Maut zurückverlangen (§ 426 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs). Dieser Ausgleichsanspruch im Innenverhältnis kann durch entsprechende Gestaltung der Leasing-, Miet- und Darlehensverträge abgesichert werden.

Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 Nummer 5; § 7 Absatz 3a Satz 2 BFStrMG)

Der Bundesrat schlägt vor, die Daten der Videokameras, die zur Überwachung des Betreibers eingesetzt werden sollen, unverzüglich zu löschen, wenn sie zur Erreichung des Zweckes nicht mehr erforderlich sind.

Die Bundesregierung teilt mit Blick auf das angestrebte Ziel die Auffassung des Bundesrates. Der Vorschlag wird jedoch abgelehnt, da der eigene Regelungsvorschlag insgesamt als vorzugswürdig angesehen wird.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung enthält hinsichtlich der Löschfristen eine Regelung, welche die verwaltungspraktischen Bedürfnisse des Bundesamtes für Güterverkehr im Rahmen der Überwachung der Mautsystembetriebergesellschaft sowie die haushaltsrechtlichen Vorgaben zu den Aufbewahrungspflichten von zahlungsbegründenden Unterlagen berücksichtigt. Dabei werden auch die Interessen der Betroffenen mit abgewogen. Zudem sind klare Fristen definiert.

Demgegenüber erscheint der Änderungsvorschlag des Bundesrates unbestimmt. Pauschale Regelungen sind stets nur in zweiter Linie sinnvoll, da solche Regelungen gerade nicht ermöglichen, Besonderheiten des Einzelfalles zu berücksichtigen. Ferner erscheint es auch nicht sachgerecht, eine Löschung von Daten lediglich von der Frage abhängig zu machen, wann „sie zur Erreichung des Zweckes nicht mehr

erforderlich sind“. Dies führt zum einen dazu, dass dem Grund nach jede einzelne Datenerhebung isoliert zu betrachten wäre, was zu erheblichem Arbeitsaufwand beim Bundesamt für Güterverkehr führen würde. Zum anderen sollte der Gesetzgeber, wenn er dies auf Grund seiner Sachverhaltskenntnisse kann, bereits selber über die maßgeblichen Fristen entscheiden.

Unabhängig von der Frage, welche Lösungsregelung verwandt wird, ist der systematische Standort des Vorschlages des Bundesrates zu kritisieren. Es ist nicht sinnvoll, Lösungsregelungen über das ganze Gesetz verstreut anzusiedeln. Das Bundesfernstraßenmautgesetz enthält in § 9 eine zusammenfassende Vorschrift, so dass die Regelung über das Löschen der Daten nach § 7 Absatz 3a in jedem Falle in § 9 zu treffen wäre.

