

**Verordnung
der Bundesregierung**

**Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften
und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung****A. Problem und Ziel**

Die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42) sah bisher in Artikel 7 Abs. 10 Buchstabe a) vor, dass die Mitgliedstaaten ihre Mautsätze nach Fahrzeug-Emissionsklassen differenzieren können, sofern keine Mautgebühr mehr als 50 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, welche die strengsten Emissionsnormen erfüllen. Mit der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 157 S. 8) wurde Artikel 7 Abs. 10 dergestalt modifiziert, dass die Mautsätze – unter Beachtung des Wegekostengesamt volumens – in Bezug auf die Emissionsnormen nun um bis zu 100 % differenziert werden dürfen. Um die Lenkungswirkung der Lkw-Maut hin zum Einsatz von schadstoffärmeren schweren Nutzfahrzeugen zu stärken, sollen die Mautsätze stärker gestaffelt werden (Mautspreizung).

Die Feinstaubproblematik hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Ein Teil der Feinstaubbelastung geht auch auf den Straßengüterverkehr zurück. Durch Änderung der Mautsätze soll ein Anreiz gegeben werden, neue oder bereits zugelassene schwere Nutzfahrzeuge mit einem Partikelminderungssystem auszurüsten, um so einen Beitrag zur Senkung der Feinstaubbelastung zu leisten. Das Vorhandensein eines Partikelminderungssystems soll zur Folge haben, dass das mautpflichtige Fahrzeug in die nächstgünstigere Mautkategorie eingeordnet wird, so dass für dieses Fahrzeug eine geringere Maut zu entrichten ist.

Die bisherigen Mautsätze beruhen auf den Ergebnissen des Wegekostengutachtens 2002. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat eine Aktualisierung der Wegekostenrechnung beauftragt. Mit Stand 30. November 2007 wurde der Endbericht zum Auftrag über die Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland (Wegekostengutachten 2007) vorgelegt. Die Mautsätze nach dieser Änderungsverordnung berücksichtigen die Ergebnisse der neuen Wegekostenrechnung.

B. Lösung

Anpassung der Mautsätze unter Berücksichtigung der Partikelminderungsklassen. Bei der Staffelung wird der größer gewordene Differenzierungsspielraum genutzt. Die Festsetzung der Mautsätze basiert auf dem Prinzip der Deckung der Wegekosten.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand

Durch die Neufestsetzung der Mautsätze gemäß dieser Verordnung werden höhere Einnahmen als bisher aus der Lkw-Maut erzielt.

Die Finanzplanansätze für die Jahre 2009 – 2012 lauten wie folgt (in Mio. €):

	2009	2010	2011	2012
Einnahmesoll	5.070	4.870	4.670	4.670
davon für Harmonisierungsmaßnahmen:				
• KFZ-Steuer	150	150	150	150
• Weitere Harmonisierungsmaßnahmen (u. a. Innovationsprogramm)	450	450	450	450

Die Einnahmen werden abzüglich der Ausgaben für Mautharmonisierung in Höhe von 600 Millionen Euro pro Jahr sowie der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems vollständig für Verkehrsinvestitionen verwendet. Überschüsse bzw. Fehlbeträge eines Jahres werden im übernächsten Haushaltsjahr ausgeglichen.

Die Einnahmeansätze sind Schätzansätze, die auf Annahmen hinsichtlich des künftigen Verkehrsvolumens sowie der Anteile der einzelnen Fahrzeugkategorien beruhen. Daher wurden die Mauteinnahmen und Mautausgaben im Haushalt flexibilisiert. Höhere Einnahmen können bereits im laufenden Haushaltsjahr für zusätzliche Ausgaben verwendet werden, geringere Einnahmen führen entsprechend zu geringeren Ausgaben.

2. Vollzugaufwand

Für die Anpassung der EDV-Systeme fallen beim Kraftfahrt-Bundesamt, dem Bundesamt für Güterverkehr und dem nach § 4 Abs. 2 Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) beauftragten privaten Betreiber einmalig Kosten in Höhe von rd. 3,7 Mio. Euro an (inkl. 19 % Umsatzsteuer rd. 4,4 Mio. Euro). Hintergrund ist u.a., dass die Daten zur Partikelminderungsklasse bei der Kontrolle der Mautentrichtung zur Verfügung stehen müssen. Zusätzlich entstehen jährliche Mehrkosten beim privaten Mautsystem-Betreiber für die aufwändigere Nutzeradministration in Höhe von rd. 95.000 Euro (inkl. 19 % Umsatzsteuer rd. 113.000 Euro pro Jahr). Die dem Bund entstehenden Mehrausgaben sind zu Lasten der mautfinanzierten Verkehrsinvestitionen zu veranschlagen.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen durch die Erhöhung der Mautsätze zur Deckung der gestiegenen Wegekosten zusätzliche Kosten.

Da die Partikelfilterförderung aufkommensneutral erfolgt, finanzieren zudem die Unternehmen, die kein Partikelminderungssystem nachrüsten (können), über höhere Mautgebühren zum Teil die Nachrüstkosten der anderen Unternehmen, die ein Partikelminderungssystem einbauen lassen. Bei der Verteilung der Nachrüstkosten wurde darauf geachtet, dass die Mautsätze für

die umweltfreundlichen Fahrzeuge möglichst wenig steigen, hingegen die Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß stärker, d.h. überproportional belastet werden.

Da die Mautspreizung maximal 100 % betragen darf und im Ergebnis eine vollständige Anlastung der Wegekosten erreicht werden soll, kann ein Anstieg der Mautsätze bei den umweltfreundlichen Lkw nicht ganz vermieden werden, um die Wegekostendeckung trotz zukünftig verstärkten Einsatzes emissionsarmer Fahrzeuge zu ermöglichen.

Allerdings verbleiben nach dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der MauthV die S 5-Fahrzeuge auch nach dem 1.10.2009 (Stichtag, an dem die Emissionsklasse Euro V für erstmalig im Verkehr in der Europäischen Union zuzulassende Fahrzeuge verbindlich wird) in der günstigsten Mautkategorie A.

Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten Einzelpreis erhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil an den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um unmittelbare Effekte auf das allgemeine Preisniveau bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Da die öffentlichen Haushalte nicht zusätzlich belastet werden, gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

F. Bürokratiekosten

Mit Artikel 1 Nr. 1 der Verordnung wird eine Informationspflicht normiert, die bisher nicht ausdrücklich geregelt war. Mautpflichtige, die beim vom Bund beauftragten privaten Mautsystem-Betreiber als Nutzer registriert sind und ein Partikelminderungssystem nachrüsten lassen, müssen die geänderten Fahrzeugdaten dem privaten Betreiber schriftlich mitteilen. Nachweise sind nicht zu übersenden, weil bei der Mauterhebung der Grundsatz der Selbstdeklaration gilt. Bei geschätzten Kosten von durchschnittlich 5.000 Euro je Nachrüstsatz, einer Einsparung von 4 Cent/Kilometer und einem Amortisationszeitraum von 2 Jahren wäre eine jährliche mautpflichtige

Fahrleistung von 62.500 km pro Fahrzeug notwendig, damit sich die Nachrüstung eines Partikelminderungssystems finanziell rechnet. Dies würde aktuell auf etwa 105.000 Fahrzeuge (70.000 Schadstoffklasse S 3 und 35.000 Schadstoffklasse S 2) zutreffen. Es entstehen den Haltern dieser Fahrzeuge einmalige Kosten für die Mitteilung. Bei Zugrundelegung eines Zeitbedarfs von 15 Minuten entstehen insgesamt Bürokratiekosten in Höhe von 770.000 Euro.

Informationspflichten für weitere Bürger und Verwaltung werden weder neu begründet, aufgehoben noch geändert.

G. Gender Mainstreaming

Die Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

08.08.08

Vk - Fz - U - Wi

Verordnung
der Bundesregierung

**Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften
und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 8. August 2008

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und
der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Vom...

Es verordnen

- die Bundesregierung auf Grund des § 3 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 3 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122),

und

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Grund
 - des § 4 Abs. 3 Satz 3 und des § 5 Satz 2 Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), § 4 Abs. 3 Satz 3 und § 5 Satz 2 geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958), sowie
 - des § 47 Nr. 4 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 47 zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958):

Artikel 1
Änderung der LKW-Maut-Verordnung

Die LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl I S. 1003) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6 Abs. 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Änderungen der in § 3 Nr. 1, 4 und 5 genannten Tatsachen hat der Mautschuldner dem Betreiber innerhalb eines Monats ab dem Zeitpunkt der Änderung mitzuteilen.“

2. In § 7 Satz 2 werden nach den Wörtern „der Fahrzeugschein“ die Wörter „oder die Zulassungsbescheinigung Teil I“ eingefügt.

3. § 8 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „des Fahrzeugscheins“ die Wörter „oder der Zulassungsbescheinigung Teil I“ eingefügt.

- b) Die Sätze 2 bis 4 werden durch folgende Sätze ersetzt:

„Die Schadstoffklasse des mautpflichtigen Fahrzeuges ergibt sich aus dem Eintrag in der Ziffer 1 des Fahrzeugscheins, der Ziffer 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I oder der Ziffer 14 der Zulassungsbescheinigung Teil I. Soweit in der Ziffer 33 des Fahrzeugscheins, der Ziffer 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I oder dem Buchstaben V.9 der Zulassungsbescheinigung Teil I eine andere Schadstoffklasse eingetragen ist, gilt diese. Die Partikelminderungsklasse des mautpflichtigen Fahrzeuges ergibt sich aus dem Eintrag in der Ziffer 33 des Fahrzeugscheins oder der Ziffer 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I.“

4. In § 9 Abs. 2 werden die Nummern 1 bis 4 durch folgende Nummern 1 bis 6 ersetzt:

„1. der Schadstoffklasse S 5 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2009,

2. der Schadstoffklasse S 4 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2006 und vor dem 1. Oktober 2009,
3. der Schadstoffklasse S 3 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2001 und vor dem 1. Oktober 2006,
4. der Schadstoffklasse S 2 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1996 und vor dem 1. Oktober 2001,
5. der Schadstoffklasse S 1 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1993 und vor dem 1. Oktober 1996,
6. keiner Schadstoffklasse bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Oktober 1993.“

Artikel 2

Änderung der Mauthöheverordnung

§ 1 der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung^{*)} vom XXX (BGBl. I S. XXX) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Mautsätze

(1) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen

1. 0,140 Euro in der Kategorie A,
2. 0,168 Euro in der Kategorie B,
3. 0,210 Euro in der Kategorie C,
4. 0,273 Euro in der Kategorie D.

^{*)} Erste Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung (siehe auch BR-Drucksache 355/08 vom 23.05.08)

(2) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen

1. 0,154 Euro in der Kategorie A,
2. 0,182 Euro in der Kategorie B,
3. 0,224 Euro in der Kategorie C,
4. 0,287 Euro in der Kategorie D.

(3) Fahrzeuge nach § 1 Abs. 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge werden den in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wie folgt zugeordnet:

Kategorie A Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,

Kategorie B Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 und Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungsklasse PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,

Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 und Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungsklasse PMK 1 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,

Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 2, S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.“

Artikel 3

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

§ 39 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988), die zuletzt durch Artikel 1a der Verordnung vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3226) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Satz 1 gilt auch für die in Ziffer 33 des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragenen Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen, die im Zentralen Fahrzeugregister erfasst sind.“

2. Im neuen Satz 3 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Satz 1 und 2“ ersetzt.

Artikel 4

Neubekanntmachung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann jeweils den Wortlaut der Mauthöheverordnung und der LKW-Maut-Verordnung in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2009 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Der Bundesminister der Finanzen

Begründung:

I. Allgemeiner Teil

1. Ziele

Diese Verordnung soll durch Änderung der Mautsätze im wesentlichen drei Ziele erreichen:

- a) Stärkung des Anreizes zum Einsatz emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge, indem die Mautsätze in Abhängigkeit von der Emissionsklasse stärker differenziert werden.
- b) Förderung des Einbaus von Partikelminderungssystemen bei schweren Nutzfahrzeugen, indem die damit ausgerüsteten Fahrzeuge in eine günstigere Mautkategorie eingeordnet werden.
- c) Anlastung der aktuellen Wegekosten, indem die Mautsätze an die Ergebnisse des Wegekostengutachtens 2007 angepasst werden.

zu a.: stärkere Spreizung der Mautsätze

Die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42) sah bisher in Artikel 7 Abs. 10 Buchstabe a) vor, dass die Mitgliedstaaten ihre Mautsätze nach Fahrzeug-Emissionsklassen differenzieren können, sofern keine Mautgebühr mehr als 50 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen. Mit der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 157 S. 8) wurde Artikel 7 Abs. 10 dergestalt modifiziert, dass die Mautsätze – unter Beachtung des Wegekostengesamt volumens – in Bezug auf die Emissionsnormen nun um bis zu 100 % differenziert werden dürfen. Um die Lenkungswirkung der Lkw-Maut hin zum Einsatz von schadstoffärmeren schweren Nutzfahrzeugen zu stärken, nutzt diese Verordnung den größer gewordenen Differenzierungsspielraum.

zu b.: Förderung von Partikelminderungssystemen

Artikel 7 Abs. 10 Buchstabe b) der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG sieht seit 2006 ausdrücklich vor, dass bei der Differenzierung der Mautgebührensätze auch die Partikelemissionen berücksichtigt werden können. Die Wortgruppe „einschließlich der Höhe der PM und NO_x-Emissionen“ wurde im Rahmen der zweiten Lesung der Richtlinie 2006/38/EG vom Europäischen Parlament ergänzt (vgl. Dokument A6-0377/2005 Final vom 30. November 2005, S. 14, Änderung 18).

Mit der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893) wurden die Partikelminderungsklassen für schwere Nutzfahrzeuge im deutschen Recht definiert (Anlage XXVII zur StVZO). Durch den Einbau eines Partikelminderungssystems können strengere Grenzwerte für die Partikelmasse eingehalten werden. Um insbesondere Anreize zur Nachrüstung von Partikelminderungssystemen im vorhandenen Fahrzeugbestand zu geben, sollen Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die mit einem Partikelminderungssystem der Partikelminderungsklasse 2 oder höher nachgerüstet werden, bei der Mauthöhe mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 4 gleichgestellt werden. Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die mit einem Partikelminderungssystem der Partikelminderungsklasse 1 oder höher nachgerüstet werden, sollen bei der Mauthöhe mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 gleichgestellt werden. Die bessere Einstufung kommt auch Neufahrzeugen zu Gute, die ab Werk mit einem entsprechenden Partikelminderungssystem ausgestattet sind.

Um auch tatsächlich einen Anreiz zum Einsatz von Partikelminderungssystemen bieten zu können, ist es erforderlich, die bisher dreistufige Kategorisierung durch vier Mautkategorien zu ersetzen. Die Schadstoffklasse S 5- und EEV-Fahrzeuge bleiben in der günstigsten Mautkategorie. Auch für die Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 2 (ohne Partikelminderungssystem), S 1 und S 0 ändert sich nichts, diese bleiben in der teuersten Mautkategorie. Die Schadstoffklasse S 3- und S 4-Fahrzeuge sind derzeit in der mittleren Mautkategorie eingeordnet. Diese mittlere Kategorie wird in zwei neue Mittelkategorien aufgespalten. Nur durch die Differenzierung der Mautsätze zwischen Schadstoffklasse S 3- und S 4-Fahrzeugen wirkt sich das Vorhandensein eines Partikelminderungssystems der Partikelminderungsklasse 2 oder höher in einem Fahrzeug der Schadstoffklasse S 3 und die damit verbundene Gleichstellung mit den Schadstoffklasse S 4-Fahrzeugen auch finanziell aus.

zu c.: Anlastung der aktuellen Wegekosten

Die bisherigen Mautsätze beruhen auf den Ergebnissen des Wegekostengutachtens 2002. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat eine Aktualisierung der Wegekostenrechnung beauftragt. Mit Stand 30. November 2007 wurde der Endbericht zum Auftrag über die Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland (Wegekostengutachten 2007) vorgelegt.

Die Ermittlung der Wegekosten im Wegekostengutachten 2007 folgt dem Verfahren zur Ermittlung der Wegekosten, welches im Wegekostengutachten 2002 angewandt wurde. Die unveränderte Methodik steht im Einklang mit den Vorgaben der sog. Wegekostenrichtlinie (Richtlinie 1999/62/EG) in der durch die Richtlinie 2006/38/EG geänderten Fassung. Das Wegekostengutachten weist für die schweren Nutzfahrzeuge ab 12 t zGG im Vergleich zum Wegekostengutachten 2002 höhere Wegekosten aus.

2. Weitere Änderungen

a)

Daneben werden mit dieser Verordnung einige redaktionelle Korrekturen, Klarstellungen und Ergänzungen in der LKW-Mautverordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vorgenommen.

b)

Die Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 sind nach der geltenden MautHV bis zum 30.09.2009 der Mautkategorie A zugeordnet, würden aber nach der bisherigen Systematik der Mauthöheverordnung ab dem 1.10.2009 in die Mautkategorie B heruntergestuft. Daraus folgt eine höhere Mautbelastung dieser Fahrzeuge. Hintergrund ist, dass die Schadstoffklasse S 5 gemäß der Richtlinie 2005/55/EG zum 1. Oktober 2009 für erstmalig zum Verkehr in der Europäischen Union zuzulassende Fahrzeuge verbindlich wird. In die günstigste Mautkategorie A werden aber nach der bisherigen Systematik nur besonders förderungswürdige Fahrzeuge eingeordnet, d. h. solche, die strengere Emissionskriterien einhalten, als verbindlich vorgeschrieben sind.

Da eine strengere Emissionsklasse EURO VI auf EU-Ebene bisher nicht definiert und daher noch nicht absehbar ist, wann schwere Nutzfahrzeuge mit einem Emissionsstandard besser als Euro V auf den Markt gebracht werden, stellen S 5-Fahrzeuge zunächst im wesentlichen die einzige Alternative zur Anpassung des Fuhrparks hin zu emissionsarmen Fahrzeugen dar. Vor diesem Hintergrund werden S 5-Fahrzeuge ab dem 1.10.2009 nicht in die Kategorie B heruntergestuft, sondern verbleiben zunächst in der günstigsten Mautkategorie A, um die Anreizwirkung zur Umstellung des Fuhrparks hin zu emissionsarmen Fahrzeugen zu erhalten.

3. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Im Zuge der Verabschiedung der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001) verständigten sich der Deutsche Bundestag, der Bundesrat und die Bundesregierung durch inhaltsgleiche Erklärungen darauf, dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Millionen Euro jährlich zu gewährleisten ist. Dazu sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren
- Änderung des Kfz-Steuergesetzes
- Innovationsprogramm
- oder jede andere geeignete Harmonisierungsmaßnahme einschließlich der Änderung der Emissionsklassenzuordnung.

Die Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren waren prioritär zu verfolgen, um die angestrebte Harmonisierung umfassend und zeitnah zu erreichen. Die weiteren Harmonisierungsmaßnahmen sollten gleichzeitig vorbereitet werden (siehe BT-Drucksache 15/1023 vom 22. Mai 2003 und BR-Drucksache 142/03 (Beschluss) vom 23. Mai 2003). Bis zur Umsetzung der konkreten Harmonisierungsmaßnahmen waren die Mautsätze abgesenkt, um so ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Millionen Euro jährlich erreichen zu können.

Dem Mautermäßigungsverfahren hat die Europäische Kommission im beihilferechtlichen Prüfverfahren nicht zugestimmt (Entscheidung vom 25. Januar 2006). Auch das als Alternative zum Mautermäßigungsverfahren zusammen mit den Güterverkehrsverbänden

entwickelte Mautbonussystem hat die Europäische Kommission in einem Pränotifizierungsverfahren aus Gründen der Benachteiligung ausländischer Unternehmer abgelehnt (Entscheidung vom 24. Januar 2007).

Entsprechend der o.g. Verständigung zwischen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung wurden daher mit dem Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) folgende Harmonisierungsmaßnahmen umgesetzt:

- Absenkung der KFZ-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau, Harmonisierungsvolumen 150 Millionen Euro pro Jahr, und
- Innovationsprogramm für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher schwerer Nutzfahrzeuge (Schadstoffklasse S 5, EEV), Harmonisierungsvolumen 100 Millionen Euro.

Geschlossen werden soll die verbliebene Harmonisierungslücke zum einen durch sog. De-minimis-Beihilfen nach der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 (ABl. EG Nr. L 379 S. 5). Grundsätzlich gab es die De-minimis-Beihilfen schon länger (vgl. Verordnung (EG) Nr. 69/2001); für Unternehmen des Straßentransportsektors sind sie aber erst seit dem 1. Januar 2007 zulässig (vgl. Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006). Nach Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 darf der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen an ein Unternehmen, das im Bereich des Straßentransportsektors tätig ist, in einem Zeitraum von drei Steuerjahren den Betrag von 100.000 Euro nicht überschreiten.

Als vierte Harmonisierungskomponente sind schließlich von den De-minimis-Beihilfen gesonderte Beihilfen für Aus- und Weiterbildung vorgesehen. Aufgrund des aktuell bestehenden Mangels an qualifiziertem Fahrpersonal im Güterkraftverkehrsgewerbe kommt der Aus- und Weiterbildung des Personals eine besondere Bedeutung zu. Europarechtlich einschlägig ist insoweit die Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen (ABl. EG Nr. L 10 S. 20). Die Freistellung gilt gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 nicht für Beihilfen, deren Höhe für ein einzelnes Ausbildungsvorhaben eines Unternehmens 1 Mio. EUR übersteigt.

Wegen der nun geschlossenen Harmonisierungslücke durch De-minimis-Beihilfen und einer gesonderte Beihilfe für Aus- und Weiterbildung bedarf es nunmehr keiner abgesenkten Mautsätze mehr, um das gesamte Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Millionen Euro jährlich erreichen zu können.

4. Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

a.) Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand

Durch die Neufestsetzung der Mautsätze gemäß dieser Verordnung werden höhere Einnahmen als bisher aus der Lkw-Maut erzielt.

Die Finanzplanansätze für die Jahre 2009 – 2012 lauten wie folgt (in Mio. €):

	2009	2010	2011	2012
Einnahmesoll	5.070	4.870	4.670	4.670
davon für Harmonisierungsmaßnahmen:				
• KFZ-Steuer	150	150	150	150
• Weitere Harmonisierungsmaßnahmen (u. a. Innovationsprogramm)	450	450	450	450

Die Einnahmen werden abzüglich der Ausgaben für Mautharmonisierung in Höhe von 600 Millionen Euro pro Jahr sowie der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems vollständig für Verkehrsinvestitionen verwendet. Überschüsse bzw. Fehlbeträge eines Jahres werden im übernächsten Haushaltsjahr ausgeglichen.

Die Einnahmeansätze sind Schätzansätze, die auf Annahmen hinsichtlich des künftigen Verkehrsvolumens sowie der Anteile der einzelnen Fahrzeugkategorien beruhen. Daher wurden die Mauteinnahmen und Mautausgaben im Haushalt flexibilisiert. Höhere Einnahmen können bereits im laufenden Haushaltsjahr für zusätzliche Ausgaben verwendet werden, geringere Einnahmen führen entsprechend zu geringeren Ausgaben.

b.) Vollzugaufwand

Für die Anpassung der EDV-Systeme fallen beim Kraftfahrt-Bundesamt, dem Bundesamt für Güterverkehr und dem nach § 4 Abs. 2 Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge

(ABMG) beauftragten privaten Betreiber einmalig Kosten in Höhe von rd. 3,7 Mio. Euro an (inkl. 19 % Umsatzsteuer rd. 4,4 Mio. Euro). Hintergrund ist u.a., dass die Daten zur Partikelminderungsklasse bei der Kontrolle der Mautentrichtung zur Verfügung stehen müssen. Zusätzlich entstehen jährliche Mehrkosten beim privaten Mautsystem-Betreiber für die aufwändigere Nutzeradministration in Höhe von rd. 95.000 Euro (inkl. 19 % Umsatzsteuer rd. 113.000 Euro pro Jahr). Die dem Bund entstehenden Mehrausgaben sind zu Lasten der mautfinanzierten Verkehrsinvestitionen zu veranschlagen.

5. Auswirkungen auf die Wirtschaft

a.) Finanzielle Auswirkungen

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen durch die Erhöhung der Mautsätze zur Deckung der gestiegenen Wegekosten zusätzliche Kosten.

Da die Partikelfilterförderung aufkommensneutral erfolgt, finanzieren zudem die Unternehmen, die kein Partikelminderungssystem nachrüsten (können), über höhere Mautgebühren zum Teil die Nachrüstkosten der anderen Unternehmen, die ein Partikelminderungssystem einbauen lassen. Bei der Verteilung der Nachrüstkosten wurde darauf geachtet, dass die Mautsätze für die umweltfreundlichen Fahrzeuge möglichst wenig steigen, hingegen die Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß stärker, d.h. überproportional belastet werden.

Da die Mautspreizung maximal 100 % betragen darf und im Ergebnis eine vollständige Anlastung der Wegekosten erreicht werden soll, kann ein Anstieg der Mautsätze bei den umweltfreundlichen Lkw nicht ganz vermieden werden, um die Wegekostendeckung trotz zukünftig verstärkten Einsatzes emissionsarmer Fahrzeuge zu ermöglichen.

Allerdings verbleiben nach dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der MautHV die S 5-Fahrzeuge auch nach dem 1.10.2009 (Stichtag, an dem die Emissionsklasse Euro V für erstmalig im Verkehr in der Europäischen Union zuzulassende Fahrzeuge verbindlich wird) in der günstigsten Mautkategorie A.

b.) Bürokratiekosten

Mit Artikel 1 Nr. 1 der Verordnung wird eine Informationspflicht normiert, die bisher nicht ausdrücklich geregelt war. Mautpflichtige, die beim vom Bund beauftragten privaten Mautsystem-Betreiber als Nutzer registriert sind und ein Partikelminderungssystem

nachrüsten lassen, müssen die geänderten Fahrzeugdaten dem privaten Betreiber schriftlich mitteilen. Nachweise sind nicht zu übersenden, weil bei der Mauterhebung der Grundsatz der Selbstdeklaration gilt. Bei geschätzten Kosten von durchschnittlich 5.000 Euro je Nachrüstsatz, einer Einsparung von 4 Cent/Kilometer und einem Amortisationszeitraum von 2 Jahren wäre eine jährliche mautpflichtige Fahrleistung von 62.500 km pro Fahrzeug notwendig, damit sich die Nachrüstung eines Partikelminderungssystems finanziell rechnet. Dies würde aktuell auf etwa 105.000 Fahrzeuge (70.000 Schadstoffklasse S 3 und 35.000 Schadstoffklasse S 2) zutreffen. Es entstehen den Haltern dieser Fahrzeuge einmalige Kosten für die Mitteilung. Bei Zugrundelegung eines Zeitbedarfs von 15 Minuten entstehen insgesamt Bürokratiekosten in Höhe von 770.000 Euro.

Informationspflichten für weitere Bürger und Verwaltung werden weder neu begründet, aufgehoben noch geändert.

6. Auswirkungen auf das Preisniveau

Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten Einzelpreis erhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil an den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um unmittelbare Effekte auf das allgemeine Preisniveau bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Da die öffentlichen Haushalte nicht zusätzlich belastet werden, gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

II. Besonderer Teil**Zu Artikel 1 (LKW-Maut-Verordnung – LKW-MautV)****Zu Nummer 1 (§ 6 Abs. 1a (neu))**

Durch die Nachrüstung eines Partikelminderungssystems ändern sich die Emissionsklasse (Kombination aus Schadstoffklasse und Partikelminderungsklasse) des mautpflichtigen Fahrzeugs und die maßgebliche Mautkategorie. Soweit der Nutzer des nachgerüsteten mautpflichtigen Fahrzeuges bei der vom Bund beauftragten Betreibergesellschaft registriert ist und an der automatischen Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät teilnimmt, müssen die Einträge in der Nutzerdatenbank des Betreibers und die Daten im Fahrzeuggerät aktualisiert werden, damit die Berechnung der Mauthöhe korrekt erfolgt. Solange die geänderten Daten dem Betreiber nicht mitgeteilt und die im Fahrzeuggerät gespeicherten Daten nicht geändert wurden, werden zu hohe Mautgebühren berechnet, mit der Folge, dass der Nutzer im Hinblick auf zuviel entrichtete Maut einen Rückzahlungsanspruch hat.

§ 6 Abs. 1a LKW-MautV (neu) regelt die Frist für die Mitteilung der geänderten, für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen an den Betreiber. Damit soll auf eine schnelle Korrektur der Daten hingewirkt werden, um den Aufwand auf beiden Seiten für die Rückzahlungsverfahren zu verringern.

Die Vorschrift ist nicht auf die Fälle der Nachrüstung eines Partikelminderungssystems beschränkt, sondern ist auch bei sonstigen Änderungen von für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen gemäß § 3 Nr. 1, 4 und 5 LKW-MautV anwendbar.

Zu Nummer 2 (§ 7 Satz 2)

Mit der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) wurde aus dem bisherigen „Fahrzeugschein“ die „Zulassungsbescheinigung Teil I“ (§ 11 Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Zur Klarstellung, dass zum Nachweis der für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen auch die nach neuem Recht ausgestellte Zulassungsbescheinigung Teil I herangezogen werden kann, wird § 7 Satz 2 LKW-MautV entsprechend ergänzt.

Zu Nummer 3 (§ 8 Abs. 1)**Zu Buchstabe a) (§ 8 Abs. 1 Satz 1)**

Mit der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) wurde aus dem bisherigen „Fahrzeugschein“ die „Zulassungsbescheinigung Teil I“ (§ 11 Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Zur Klarstellung, dass der Nachweis der Emissionsklasse auch mit Hilfe der nach neuem Recht ausgestellten Zulassungsbescheinigung Teil I geführt werden kann, wird § 8 Abs. 1 Satz 1 LKW-MautV entsprechend ergänzt.

Zu Buchstabe b) (§ 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4)

Mit der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) wurde aus dem bisherigen „Fahrzeugschein“ die „Zulassungsbescheinigung Teil I“ (§ 11 Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Neben der geänderten Terminologie ergeben sich auch Änderungen beim Aufbau des Dokuments (Reihenfolge, Inhalt und Bezeichnung der Felder).

§ 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4 LKW-MautV (alt) werden neu formuliert, um im Hinblick auf die Schadstoffklasse auch die Angaben zur neuen Zulassungsbescheinigung Teil I zu berücksichtigen, § 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 3 LKW-MautV (neu).

Für die Angaben zur Partikelminderungsklasse ist europarechtlich kein separates Feld vorgesehen (Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, ABl. EG Nr. L 138 S. 57). Deshalb muss die Eintragung der Partikelminderungsklasse in Ziffer 33 (Bemerkungen) des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 (Bemerkungen und Ausnahmen) der Zulassungsbescheinigung Teil I erfolgen. § 8 Abs. 1 Satz 4 LKW-MautV (neu) enthält die entsprechende Regelung.

Bei der Neuformulierung von § 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4 LKW-MautV wurde sprachlich auch berücksichtigt, dass der bisher verwendete Begriff „Emissionsklasse“ nach Anlage XIV Ziffer 3 StVZO („Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge“) ein Oberbegriff ist, der sich in folgende Unterpunkte gliedert: 3.1 Schadstoffklassen, 3.2 Geräuschklassen, 3.3 EEV Klassen und 3.4 Partikelminderungsklassen. Deshalb wurde der vorher verwendete Begriff

„Emissionsklasse“ in § 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4 LKW-MautV – je nach Regelungsgegenstand – in „Schadstoffklasse“ oder „Partikelminderungsklasse“ geändert. In § 8 Abs. 1 Satz 1 LKW-MautV ist der Begriff „Emissionsklasse“ hingegen korrekt, weil dort die übergeordnete Bezeichnung gemeint ist.

Zu Nummer 4 (§ 9 Abs. 2)

§ 9 Abs. 2 LKW-MautV enthält für im Ausland zugelassene Fahrzeuge im Hinblick auf die Emissionsklasse Vermutungsregeln. Danach wird – wenn keine Bescheinigungen oder nur widersprüchliche Unterlagen vorgelegt werden – die Schadstoffklasse in Abhängigkeit von der Erstzulassung des Fahrzeuges vermutet.

Die derzeitige Fassung der Vorschrift entspricht noch dem Stand 2003. In der Zwischenzeit ist aber zum 1. Oktober 2006 die Schadstoffklasse S 4 für erstmalig in der Europäischen Union zum Verkehr zuzulassende Fahrzeuge verbindlich geworden, die Schadstoffklasse S 5 wird zum 1. Oktober 2009 verbindlich (Artikel 2 Abs. 6 und 8 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, ABl. EG Nr. L 275 S. 1). Um eine Benachteiligung der gebietsfremden Mautpflichtigen zu vermeiden, wird § 9 Abs. 2 LKW-MautV fortgeschrieben.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass außerhalb der Europäischen Union teilweise auch nach den genannten Stichtagen noch Fahrzeuge erstmalig für den Verkehr zugelassen werden können, welche die vermuteten Schadstoffklassen nach § 9 Abs. 2 LKW-MautV nicht einhalten. In diesen Fällen kann die Vorschrift des § 9 Abs. 3 LKW-MautV zur Anwendung kommen. Wenn konkrete Anhaltspunkte gegen die nachgewiesene oder vermutete Emissionsklasse sprechen, kann das Bundesamt für Güterverkehr die Vorlage weiterer geeigneter Unterlagen zum Nachweis der Emissionsklasse verlangen. Da die Darlegungs- und Beweislast für alle für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen beim Mautschuldner liegt, hat er auch alle Kosten zu tragen, die sich daraus ergeben, dass er die vom Bundesamt für Güterverkehr verlangten Unterlagen vorlegt. Da die Amtssprache deutsch ist, gehen erforderliche Übersetzungskosten ebenfalls zu Lasten des Mautschuldners.

Eine Spezialregelung zum Nachweis der Partikelminderungsklasse von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen ist entbehrlich. Insoweit kommen § 9 Abs. 1 und Abs. 4 LKW-MautV zur Anwendung. Da diese von „Emissionsklasse“ sprechen, ist die „Partikelminderungsklasse“ von diesen Vorschriften mit umfasst (vgl. Anlage XIV Ziffer 3 StVZO).

Zu Artikel 2 (§ 1 Mauthöheverordnung – MautHV)

Zu Abs. 1

§ 1 Abs. 1 MautHV enthält die Mautsätze für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen. Bei der Bemessung der Mauthöhe wurden, wie bereits oben unter I. Allgemeiner Teil dargestellt, folgende Aspekte berücksichtigt:

- Mautspreizung 100 %
- Partikelminderungssysteme
- Wegekostenrechnung 2007.

Zu Abs. 2

§ 1 Abs. 2 MautHV enthält die Mautsätze für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen. Auf die Ausführungen zu § 1 Abs. 1 MautHV wird entsprechend verwiesen.

Zu Abs. 3

§ 1 Abs. 3 MautHV enthält die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Mautkategorien in Abhängigkeit von der Emissionsklasse. Um eine bessere Differenzierung zu ermöglichen und den Einbau von Partikelminderungssystemen der Klasse 2 oder höher in Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 fördern zu können, wurden statt bisher drei nun vier Mautkategorien definiert.

Nach geltender MautHV ändert sich zum 1. Oktober 2009 die Zuordnung der Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5. Diese würden von der günstigsten Mautkategorie A in die zweitgünstigste Mautkategorie B wechseln. Hintergrund ist, dass die Schadstoffklasse S 5 gemäß der Richtlinie 2005/55/EG zum 1. Oktober 2009 für erstmalig zum Verkehr in der

Europäischen Union zuzulassende Fahrzeuge verbindlich wird. In die günstigste Mautkategorie A werden nach der bisherigen Systematik aber nur besonders förderungswürdige Fahrzeuge eingeordnet, d. h. solche, die strengere Emissionskriterien einhalten, als ohnehin verbindlich vorgeschrieben sind.

§ 1 Abs. 3 MautHV wird dergestalt geändert, dass die seit dem 1.10.2006 geltende Zuordnung der Schadstoffklassen zu den Mautkategorien unverändert bleibt, S 5-Fahrzeuge folglich auch nach dem 1.10.2009 in die Mautkategorie A eingestuft bleiben.

Zu Artikel 3 (Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV)

Zu Nummer 1 (§ 39 Abs. 5 Satz 2 (neu))

Um eine effiziente Mautkontrolle sicherstellen zu können, ist es erforderlich, dass die Kontrollinstanzen Zugriff auf die Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes haben. Das Bundesamt für Güterverkehr kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften zur LKW-Maut im Rahmen von mobilen Kontrollen mittels Kontrollfahrzeugen, stationären Kontrollen hinter Kontrollbrücken und Betriebskontrollen. Der vom Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Abs. 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 ABMG beauftragte private Betreiber führt automatische Kontrollen mittels Kontrollbrücken durch.

In § 39 Abs. 5 Satz 1 FZV ist geregelt, dass die für die Mauterhebung maßgeblichen Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen im automatisierten Verfahren abgerufen werden können. Zugriffsberechtigt sind das Bundesamt für Güterverkehr, die Zollbehörden und der nach § 4 Abs. 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 ABMG beauftragte private Betreiber. Zu den für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen gehören auch die abweichende Schadstoffklasse (§ 8 Abs. 1 Satz 4 LKW-MautV in der geltenden Fassung bzw. § 8 Abs. 1 Satz 3 LKW-MautV in der Fassung dieser Verordnung) und die Partikelminderungsklasse (§ 8 Abs. 1 Satz 4 LKW-MautV in der Fassung dieser Verordnung).

Jedoch stellt sich das praktische Problem, dass sich die Datenstruktur des Zentralen Fahrzeugregisters des Kraftfahrt-Bundesamtes an den Fahrzeugzulassungsdokumenten orientiert, die ihrerseits gemäß den Vorgaben der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. EG Nr. L 138 S. 57)

aufgebaut sind. Dies hat zu Folge, dass es kein separates Feld für die abweichende Schadstoffklasse und die Partikelminderungsklasse gibt, weil dies europarechtlich nicht vorgesehen ist. Die Angaben zur abweichenden Schadstoffklasse und Partikelminderungsklasse werden daher von den Fahrzeug-Zulassungsstellen in Ziffer 33 (Bemerkungen) des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 (Bemerkungen und Ausnahmen) der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen. Das Zentrale Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes speichert diese Angaben daher auch nur in einem allgemeinen Sammelfeld „Bemerkungen/Ausn.“.

Ein automatisiertes Herausfiltern der Angaben zur abweichenden Schadstoffklasse und der Partikelminderungsklasse aus dem allgemeinen Feld „Bemerkungen und Ausnahmen“ ist mit Risiken behaftet, weil diese Angaben händisch von den Fahrzeug-Zulassungsstellen eingetragen werden. Zwar gibt es Vorgaben, in welchem Format die Eintragung erfolgen soll, jedoch kann nicht gewährleistet werden, dass die Eintragung auch in jedem Fall ordnungsgemäß erfolgt. Es könnte daher in der Praxis, weil die Angaben zur abweichenden Schadstoffklasse oder der Partikelminderungsklasse im automatisierten Verfahren nicht ordnungsgemäß extrahiert werden konnten, zum Einleiten von ungerechtfertigten Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren kommen, was sowohl für die Betroffenen als auch die Kontrollinstanzen misslich wäre.

Die Einrichtung eines separaten Feldes zur abweichenden Schadstoffklasse und der Partikelminderungsklasse im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes erscheint aufgrund hoher Sach- und Personalkosten (Anpassung der EDV-Komponenten, manuelles Eingeben der Daten und fortlaufendes Pflegen des Datenbestandes) nicht sinnvoll.

Daher wird mit dieser Verordnung ein neuer Satz 2 in § 39 Abs. 5 FZV eingefügt, der die Übermittlung der kompletten Daten aus Ziffer 33 (Bemerkungen) des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 (Bemerkungen und Ausnahmen) der Zulassungsbescheinigung Teil I im automatisierten Abruf an die für die Kontrolle der Mautentrichtung zuständigen Stellen erlaubt. Da es sich dabei nur um fahrzeugbezogene Angaben (alternativ zulässige Bereifung etc.) und keine personenbezogenen Daten handelt, ist dieses Vorgehen datenschutzrechtlich vertretbar.

Zu Nummer 2 (§ 39 Abs. 5 Satz 3 (neu))

Redaktionelle Folgeänderung zu Artikel 3 Nummer 1 dieser Verordnung.

Zu Artikel 4 (Bekanntmachungserlaubnis)

Artikel 4 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, jeweils den Wortlaut der Mauthöheverordnung und der LKW-MautV in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Regelung des Inkrafttretens.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der
Fahrzeugzulassungsverordnung**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der Verordnung auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit der Verordnung werden keine Informationspflichten für Bürger und Verwaltung eingeführt, abgeschafft oder verändert. Für die Wirtschaft wird eine neue Informationspflicht eingeführt. Die Verordnung sieht vor, dass Fahrzeughalter geänderte Fahrzeugdaten dem Mautbetreiber mitzuteilen haben. Das Ressort geht davon aus, dass etwa 100.000 LKWs mit einem Partikelfilter nachgerüstet werden. Die Mitteilung der dadurch geänderten Emissionsklasse wird einmalig Bürokratiekosten in Höhe von 770.000 € verursachen.

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

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter