

07.11.14

Vk - Fz - U - Wi

## **Gesetzentwurf** der Bundesregierung

---

### **Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

#### **A. Problem und Ziel**

Derzeit wird auf ca. 12 800 km Bundesautobahnen und ca. 1 200 km Bundesstraßen Lkw-Maut erhoben. Die Mautpflicht besteht für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen.

Aufgrund des neuen Wegekostengutachtens werden zum 1. Januar 2015 die Mautsätze gesenkt (vgl. hierzu: Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, BR-Drs. 362/14 und BT-Drs. 18/2444). Um die sich ergebende Einnahmelücke in Höhe von ca. 460 Mio. Euro im Zeitraum 2015 bis 2017 zu schließen und die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiterhin sicherzustellen, sollen weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einbezogen werden. Hierzu soll zum 1. Juli 2015 die Mautpflicht auf weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgedehnt und zum 1. Oktober 2015 die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht abgesenkt werden.

Mit diesen Maßnahmen werden zudem für weitere Straßen und Fahrzeuge die Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten angelastet, was Straßentransporte verteuert; dies kann bewirken, dass sich der Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen erhöht.

Bei darüber hinausgehenden Novellierungen der Lkw-Maut in der laufenden 18. Legislaturperiode wird eine Ausdehnung der Maut auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, auch unter Berücksichtigung möglicher Varianten

---

Fristablauf: 19.12.14

eines gesonderten Vignettensystems für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, auf Fernbusse sowie die Einbeziehung der Lärmbelastungskosten geprüft werden.

## B. Lösung

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz.

## C. Alternativen

Keine Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes und/oder keine Absenkung der Mautpflichtgrenze. Dies hätte jedoch zur Folge, dass weniger Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stünden.

## D. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes und die Absenkung der Mautpflichtgrenze bedeuten zusätzliche Einnahmen, die gemäß § 11 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zusätzlich dem Verkehrshaushalt des Bundes zufließen. Wie hoch diese Einnahmen ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Achs- und Emissionsklassen auf den neu mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten und den Fahrleistungen der neu mautpflichtigen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 bis 11,99 Tonnen ab.

Eine am aktuellen Verkehrsaufkommen orientierte Schätzung lässt im Zeitraum 2015 bis 2017 folgende Mehreinnahmen erwarten:

<b>Jahr</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
in Mrd. €			
Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km vierstreifig ausgebaute Bundesstraßen ab dem 1.07.2015	0,040	0,080	0,080
Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht ab dem 1.10.2015	0,075	0,300	0,300
<b>Summe</b>	<b>0,115</b>	<b>0,380</b>	<b>0,380</b>

Für Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsauswirkungen.

## **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**

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft fünf bestehende Informationspflichten geändert (§ 5 Absatz 2 und 3, § 6 Absatz 1 und 1a sowie § 7 Lkw-Maut-Verordnung). Es ergeben sich jährliche Bürokratiekosten in Höhe von ca. 450 000 Euro. Darüber hinaus entsteht den Unternehmen, die sich für den Einbau eines Fahrzeuggerätes für die automatisierte Mauterhebung entscheiden, ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 21 Mio. Euro (250 Euro pro Einbau).

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) einmaliger Umstellungsaufwand (Investitionskosten) in Höhe von rund 14,7 Mio. Euro sowie im eingeschwungenen Zustand jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 15 Mio. Euro an.

Im Rahmen der Mitwirkung der privaten Mautsystembetreibergesellschaft (Mauterhebung nach § 4 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Kontrolle nach § 7 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und Nacherhebung nach § 8 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen in Höhe von rund 23 Mio. Euro sowie für den laufenden Betrieb jährliche Kosten in Höhe von rund 33 Mio. Euro entstehen.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird dieser gesamte Aufwand (Bundesamt für Güterverkehr und private Mautsystembetreibergesellschaft) aus den Mauteinnahmen finanziert.

Die Einnahmen werden die Ausgaben übersteigen.

Evaluierung: Vier Jahre nach Inkrafttreten der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen werden die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verfahren beim BAG, insbesondere auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrollen, evaluiert.

**F. Weitere Kosten**

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Straßen und Fahrzeuge führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben.

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

**Bundesrat**

**Drucksache 543/14**

**07.11.14**

Vk - Fz - U - Wi

**Gesetzentwurf**  
der Bundesregierung

---

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

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 7. November 2014

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des  
Bundesfernstraßenmautgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

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

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Angela Merkel

---

Fristablauf: 19.12.14



## **Drittes Gesetz 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 zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom [Ausfertigungsdatum des Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes] (BGBl. I S. [Fundstelle]) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Benutzung

1. der Bundesautobahnen und

2. der Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen,

a) für die nach § 5 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes der Bund Träger der Baulast ist,

b) die keine Ortsdurchfahrten im Sinne des § 5 Absatz 4 des Bundesfernstraßengesetzes sind,

c) die mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut sind,

d) die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen durchgehend – ausgenommen auf höhengleichen Kreuzungen – getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben,

e) die entweder

aa) unabhängig von einer Mindestlänge unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind oder

bb) unabhängig von einer Mindestlänge mittelbar über eine andere mautpflichtige Bundesstraße an eine Bundesautobahn angebunden sind

oder

cc) ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein, eine Mindestlänge von 4 Kilometern aufweisen,

mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der 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. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/22/EU vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.06.2013, S. 356) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,

1. die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und
2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt.“

b) Nach Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Auf die Mautpflicht der Streckenabschnitte nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e Doppelbuchstabe cc ist durch straßenverkehrsrechtliche Beschilderung hinzuweisen.“

2. Nach § 13 wird folgender § 13a eingefügt:

### **„§ 13a**

### **Übergangsregelungen**

(1) Bis zum Ablauf des 30. September 2015 gilt § 1 Absatz 1 Satz 2 mit der Maßgabe, dass die Maut für Fahrzeuge zu entrichten ist, deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt.

(2) Bis zum Ablauf des 30. September 2015 gilt § 3 Absatz 3 mit der Maßgabe, dass die Höhe des Mautsatzes als Summe der Mautteilsätze nach Maßgabe der Anlage 1a berechnet wird.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in den Absätzen 1 und 2 genannten Zeitpunkte zu verschieben, soweit es auf Grund eines technischen oder rechtlichen Grundes im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Erhebung der Maut erforderlich ist, die Übergangsbestimmungen der Absätze 1 und 2 befristet fortzuführen. Sobald der für den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 maßgebliche

Grund entfallen ist, bestimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates einen neuen Zeitpunkt für das Auslaufen der Übergangszeiträume der Absätze 1 und 2. Der Zeitpunkt nach Satz 2 ist so festzulegen, dass die Anwendung der neuen Bestimmungen frühestens nach Ablauf von zwei Wochen nach dem Fortfall des für den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 maßgeblichen Grundes beginnt.“

3. 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 zwei Achsen 0,081 Euro,
- b) mit drei Achsen 0,113 Euro,
- c) mit vier Achsen 0,117 Euro,
- d) mit fünf oder mehr Achsen 0,135 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 und der benutzten Straßen:

- aa) 0,000 Euro in der Kategorie A,
- bb) 0,021 Euro in der Kategorie B,
- cc) 0,032 Euro in der Kategorie C,
- dd) 0,063 Euro in der Kategorie D,
- ee) 0,073 Euro in der Kategorie E,
- ff) 0,083 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.“

4. Die bisherige Anlage 1 wird Anlage 1a; in ihr werden die Bezeichnung und die Überschrift wie folgt gefasst:

„Anlage 1a

(zu § 13a Absatz 2)

Mautsätze im Zeitraum vom ... [*Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes*] bis zum Beginn des Tages, ab dem die Anlage 1 nach Maßgabe des § 13a Absatz 2, auch in Verbindung mit Absatz 3, anzuwenden ist“.

## **Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2015 in Kraft.

## **Begründung:**

### **I. Allgemeiner Teil**

#### **1. Ausgangslage:**

Derzeit wird auf ca. 12 800 km Bundesautobahnen und ca. 1 200 km Bundesstraßen Lkw-Maut erhoben. Die Mautpflicht besteht für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen.

Aufgrund des neuen Wegekostengutachtens werden zum 1. Januar 2015 die Mautsätze gesenkt (vgl. hierzu: Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, BR-Drs. 362/14 und BT-Drs. 18/2444).

#### **2. Ziel**

Um die sich ergebende Einnahmelücke in Höhe von ca. 460 Mio. Euro im Zeitraum 2015 bis 2017 zu schließen und die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiterhin sicherzustellen, sollen weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einbezogen werden. Hierzu soll zum 1. Juli 2015 die Mautpflicht auf weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgedehnt und zum 1. Oktober 2015 die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht abgesenkt werden.

Mit diesen Maßnahmen werden zudem für weitere Straßen und Fahrzeuge die Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten angelastet, was Straßentransporte verteuert; dies kann bewirken, dass sich der Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen erhöht.

Bei darüber hinausgehenden Novellierungen der Lkw-Maut in der laufenden 18. Legislaturperiode wird eine Ausdehnung der Maut auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, auch unter Berücksichtigung möglicher Varianten eines gesonderten Vignettensystems für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, auf Fernbusse sowie die Einbeziehung der Lärmbelastungskosten geprüft werden.

### 3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes und die Absenkung der Mautpflichtgrenze bedeuten zusätzliche Einnahmen, die gemäß § 11 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zusätzlich dem Verkehrshaushalt des Bundes zufließen. Wie hoch diese Einnahmen ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Achs- und Emissionsklassen auf den neu mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten und den Fahrleistungen der neu mautpflichtigen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 bis 11,99 Tonnen ab.

Eine am aktuellen Verkehrsaufkommen orientierte Schätzung lässt im Zeitraum 2015 bis 2017 folgende Mehreinnahmen erwarten:

<b>Jahr</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
in Mrd. €			
Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km vierstreifig ausgebaute Bundesstraßen ab dem 1.07.2015	0,040	0,080	0,080
Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht ab dem 1.10.2015	0,075	0,300	0,300
<b>Summe</b>	<b>0,115</b>	<b>0,380</b>	<b>0,380</b>

Für Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsauswirkungen.

### 4. Erfüllungsaufwand

#### a.) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

## b.) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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

<b>Lkw-MautV</b>	<b>Informationspflicht</b>	<b>Kosten pro Jahr</b>
§ 5 Absatz 2	Registrierung beim Betreiber für die Interneteinbuchung	2 000 Euro
§ 5 Absatz 3	Angabe maßgeblicher Tatsachen für die Mauterhebung bei der manuellen Einbuchung, d. h. an Mautstellenterminals und bei der Interneteinbuchung	1 712 000 Euro
§ 6 Absatz 1	Registrierung beim Betreiber für Fahrzeuggerät und Einbau des Fahrzeuggerätes	54 000 Euro
§ 6 Absatz 1a	Teilnehmer der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät müssen Änderungen mauterheblicher Tatsachen dem Betreiber mitteilen	117 000 Euro
§ 7	Mitwirkung des Mautschuldners bei Mautkontrollen	375 000 Euro
<b>Summe</b>		<b>2 260 000 Euro</b>

Die aktuelle Höhe der Bürokratiekosten wurde vom Statistischen Bundesamt (Stand: 17.12.2013) übernommen. Bei der Summe von 2,26 Mio. Euro handelt es sich um die Gesamtbelastung aller mautpflichtigen Unternehmen pro Jahr. Die individuellen Bürokratiekosten eines Unternehmens hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, z. B. von der Anzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge.

Durch die Ausweitung des Streckennetzes um weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen werden aus ca. 14 000 km mautpflichtiger Streckenlänge dann ca. 15 100 km. Entsprechend wird davon ausgegangen, dass auch die Bürokratiekosten – entsprechend der Länge des Streckennetzes – um 7,86 Prozent steigen.

Mit Stand Juli 2014 waren ca. 804 000 Fahrzeuge mit einem Fahrzeuggerät (On-Board-Unit (OBU)) ausgestattet. Es wird geschätzt, dass aufgrund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht die Anzahl der Fahrzeuge, die mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet sind, um ca. 85 000 Fahrzeuge auf dann 889 000 Fahrzeuge steigt. Die Anzahl der Fahrzeuge bei der manuellen Einbuchung wird vergleichbar steigen. Entsprechend wird davon ausgegangen, dass auch die Büro-

kratiekosten – entsprechend der Zunahme der mautpflichtigen Fahrzeuge – um 10,57 Prozent steigen.

Ausgehend von den Ist-Daten des Statistischen Bundesamtes wird zuerst der Zuwachs um 7,86 Prozent für die Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes berechnet. Auf der Basis dieses im ersten Schritt errechneten Wertes wird dann in einem zweiten Schritt der Zuwachs um weitere 10,57 Prozent für die Fahrzeuge mit einem zulässigem Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen bis 11,99 Tonnen berechnet, weil für die neu mautpflichtigen Fahrzeuge bereits das vergrößerte mautpflichtige Streckennetz maßgeblich ist.

Bürokratiekosten pro Jahr aktuell	2 260 000 Euro
1 100 km (Steigerung um 7,86 %)	2 437 636 Euro
7,5 Tonnen (weitere Steigerung um 10,57 %)	2 695 295 Euro
<b>Differenz zum aktuellen Wert (= Zuwachs)</b>	<b>435 295 Euro</b>

Insgesamt ergeben sich für die Wirtschaft durch diesem Gesetzentwurf daher jährliche Bürokratiekosten in Höhe von ca. 450 000 Euro.

Für Fahrzeuge, die aufgrund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht mit einem Fahrzeuggerät zur automatischen Mauterhebung ausgestattet werden, entstehen den Unternehmen pro Fahrzeug Einbaukosten in Höhe von 250 Euro. Das Fahrzeuggerät und der Einbau sind für die Unternehmen an sich kostenlos, aber die 250 Euro drücken die Kosten für die Standzeit aus, in welcher der Lkw nicht für Transporte genutzt werden kann. Bei Neufahrzeugen besteht für die Unternehmen die Möglichkeit, die mautpflichtigen Fahrzeuge direkt ab Werk mit einem Fahrzeuggerät zu bestellen, so dass keine gesonderten Kosten für den Einbau des Fahrzeuggerätes anfallen. Somit entsteht für insgesamt 85.000 geschätzte Fahrzeuge ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rd. 21 Mio. Euro.

#### 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. Das Bundesamt für Güterverkehr geht vorsichtig geschätzt von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes) in

Höhe von rd. 14,7 Mio. Euro aus. Dieser Betrag setzt sich insbesondere zusammen aus den Kosten für die Beschaffung von 54 zusätzlichen Mautkontrollfahrzeugen nebst dazugehöriger Kontrolltechnik, nicht fahrzeug-bezogenen automatischen Kontrolleinrichtungen sowie hard- und softwareseitigen Anpassungen im Rechenzentrum des Bundesamtes für Güterverkehr. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand vorsichtig geschätzt bei rd. 15 Mio. Euro liegen.

Um auch auf dem zusätzlichen Streckennetz Kontrollen durchführen zu können, sind zusätzliche Mautkontrolleure notwendig. Da dann mehr Verstöße festgestellt werden, sind u. a. zusätzliche Mitarbeiter für die Bearbeitung der Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren notwendig. Auch in den Querschnittsbereichen wird anteilig mehr Personal benötigt. Es muss auch mit zunehmenden Klageverfahren und verstärkten Nachfragen zur Mautpflicht gerechnet werden. Beim BAG wird mit folgendem Personalaufwand gerechnet:

<b>Anzahl Planstellen/Stellen</b>	<b>Besoldungsgruppe/Entgeltgruppe</b>
2	A 14
1	A 13 g
1	A 12
22	A 11
5,5	A 10
0,5	E 11
5	E 10
3	E 9 a
1	A 9 m + Z
7	A 8
101	E 8
1	E 5
1	E 4

Im Rahmen der Mitwirkung der privaten Mautsystembetreibergesellschaft (Mauterhebung nach § 4 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Kontrolle nach § 7 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und Nacherhebung nach § 8 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen sowie für den laufenden Betrieb entstehen. Die einmaligen Kosten belaufen sich auf rd. 23 Mio. Euro, die jährlichen Kosten auf rd. 33 Mio. Euro.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird dieser gesamte Aufwand BAG und private Mautsystembetreibergesellschaft) aus den Mauteinnahmen finanziert.

Die Einnahmen werden die Ausgaben übersteigen.

Evaluierung: Vier Jahre nach Inkrafttreten der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen werden die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verfahren beim BAG, insbesondere auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrollen, evaluiert.

### **5. Weitere Kosten**

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Straßen und Fahrzeuge führt zu einer kosten-  
seitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben.

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

### **6. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer  
22 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 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 Ausdehnung der zu bemautenden Strecken und die Absenkung der Mautpflichtgrenze werden u. a. einen weiteren Anreiz bieten, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen.

Die Mautgebühren tragen zur Umsetzung des Ziels der Internalisierung externer Kosten auf weiteren Strecken und bei weiteren Fahrzeugen bei; dies kann bewirken, dass sich der Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen erhöht.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch),

Indikator 6 (Staatsverschuldung) und

Indikator 11 (Mobilität).

## **II. Besonderer Teil – zu den Einzelbestimmungen**

### **Zu Artikel 1**

Artikel 1 enthält Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

#### **Zu Buchstabe a) (§ 1 Absatz 1)**

Die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes wird rechtstechnisch dadurch gelöst, dass die abstrakte Beschreibung des mautpflichtigen Streckennetzes in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 angepasst wird.

§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstaben a bis c bleiben unverändert.

In § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d werden die Worte „ausgenommen höhengleiche Kreuzungen“ eingefügt, weil diese auf den neu mautpflichtigen ca. 1 100 km vierstreifigen Bundesstraßen zum Teil vorkommen. Dabei bezieht sich dieser Einschub nur auf die bauliche Richtungstrennung, nicht jedoch auf die Mautpflicht. Das heißt, auch der Kreuzungsbereich der mautpflichtigen Bundesstraße ist durchgängig mautpflichtig.

- Fahrzeuge, die auf der mautpflichtigen Bundesstraße ankommen und hinter der höhengleichen Kreuzung auf der mautpflichtigen Bundesstraße weiterfahren, befinden sich durchgehend auf einer mautpflichtigen Straße.
- Für diejenigen Fahrzeuge, die an der höhengleichen Kreuzung auf die mautpflichtige Bundesstraße auffahren oder dort von ihr abfahren, ist dort der Beginn bzw. das Ende der mautpflichtigen Benutzung.
- Fahrzeuge, welche durchgehend die mautfreie Straße befahren und dabei die mautpflichtige Bundesstraße mittels der höhengleichen Kreuzung überqueren, müssten theoretisch für die wenigen Meter des Kreuzungsbereichs Maut entrichten. Allerdings kommt hier die Rundungsregel nach § 3 Absatz 2 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zur Anwendung, nach der die Abschnittslängen kaufmännisch auf volle 100 Meter zu runden sind. Da die Kreuzungsbereiche in allen Fällen kürzer als 50 Meter sind, führt dies für den querenden Verkehr zu einer Abrundung der mautpflichtigen Streckenlänge auf Null.

§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstaben e und f (alte Fassung) werden durch einen neuen Buchstaben e ersetzt. Bisher war Vorgabe für die Einbeziehung einer Bundesstraße in das mautpflichtige Streckennetz, dass eine Mindestlänge von 4 km und eine unmittelbare Anbindung an eine Bundesautobahn bestehen. Zukünftig ist für Streckenabschnitte, die unmittelbar an eine Bundesautobahn angebinden sind oder mittelbar über eine andere mautpflichtige Bundesstraße an eine Bundesautobahn angebinden sind, eine Mindestlänge nicht mehr Voraussetzung für die Mautpflicht. Lediglich für Streckenabschnitte ohne unmittelbare oder mittelbare Anbindung an eine Bundesautobahn (sogenannte „Insellagen“) ist eine Mindestlänge von 4 km vorgeschrieben, damit diese Streckenabschnitte der Mautpflicht unterfallen. Durch die Vorgabe einer Mindestlänge von 4 km wird die Anzahl der Insellagen begrenzt und in der Folge verhindert, dass das mautpflichtige Netz zu sehr zersplittert.

Die neu mautpflichtigen 1 100 km Streckenlänge teilen sich wie folgt auf:

- 700 km am mautpflichtigen Netz angebinden (§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e Doppelbuchstaben aa und bb)
- 400 km Insellagen (§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e Doppelbuchstabe cc).

In § 1 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „12 Tonnen“ auf „7,5 Tonnen“ geändert, um die Mautpflicht auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 bis 11,99 Tonnen auszudehnen.

#### **Zu Buchstabe b) (§ 1 Absatz 5)**

Weil die Insellagen losgelöst vom mautpflichtigen Netz sind, ist auf deren Mautpflichtigkeit gesondert durch Beschilderung hinzuweisen. Hierzu steht das Zeichen 390 in der Straßenverkehrsordnung („Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz“) zur Verfügung. Die Mautpflicht besteht unabhängig von der Beschilderung.

#### **Zu Nummer 2 (§ 13a)**

Die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen ist zum 1. Oktober 2015 vorgesehen. Eine gleichzeitige Umsetzung mit der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 ist aus technischen Gründen nicht möglich, weil die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen technisch anspruchsvoller ist und daher eine längere

Vorlaufzeit benötigt. Für den Fall, dass der 1. Oktober 2015 aus technischen und/oder rechtlichen Gründen nicht gehalten werden kann, besteht für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über den neuen § 13a die Möglichkeit, diesen Starttermin mittels Rechtsverordnung zu verschieben.

### **Zu Nummer 3 (Anlage 1)**

Die neue Anlage 1 enthält die Mautsätze, die ab dem 1. Oktober 2015 gelten sollen.

Auf Grund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht steigt die gewichtsmäßige Bandbreite der mautpflichtigen Fahrzeuge. Diese größere Bandbreite lässt sich mit der bisherigen Abstufung von nur zwei Achsklassen (bis 3 Achsen, vier und mehr Achsen) nicht adäquat abbilden. Um weiterhin eine gebührenrechtliche Vergleichbarkeit der in einer Achsklasse zusammengefassten Fahrzeuge sicherzustellen, soll beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten die Anzahl der Achsklassen von bisher zwei auf zukünftig vier (2 Achsen, 3 Achsen, 4 Achsen, 5 und mehr Achsen) erhöht werden. Die Gutachter des Wegekostengutachtens, welches am 25. März 2014 vorgestellt wurde, haben die Kostenanlastung nach Achsklassen neu berechnet und dabei auch die hinzukommenden Wegekosten der Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen bis 11,99 Tonnen berücksichtigt.

Der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten bleibt unverändert. Die Eurovignettenrichtlinie gibt die Höchstbeträge für die Anlastung der Kosten der Luftverschmutzung für alle Euroklassen vor (vgl. Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Aktualisierung von 2014, ABl. C 46 vom 18.02.2014, S. 3 f.). Die externen Kosten der Luftverschmutzung wurden im Wegekostengutachten berechnet. Sie liegen oberhalb dieser Höchstbeträge, so dass die Maximalwerte gemäß EU-Richtlinie berücksichtigt sind.

Nach Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG sind Euro VI-Fahrzeuge (national: Mautkategorie A, Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6) bis zum 31. Dezember 2017 von der Anlastung der Luftverschmutzungskosten freigestellt, d. h. der Höchstsatz wurde von der Europäischen Union auf 0 Cent/Fahrzeugkilometer festgelegt. Im Laufe des Jahres 2017 wird es notwendig werden, Luftverschmutzungskosten der Euro VI-Lkw ab dem 1. Janu-

ar 2018 in die Berechnung der zu entrichtenden Maut für diese Fahrzeuge einfließen zu lassen. Grundlage der Berechnung Luftverschmutzungskosten sind die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG. Nach der aktuell geltenden Fassung des Anhangs IIIb beträgt ab dem 1. Januar 2018 der Höchstsatz für Euro VI-Fahrzeuge 1,1 Cent/Fahrzeugkilometer auf Fernstraßen.

Nach Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG überprüft die Europäische Union alle zwei Jahre die festgelegten Höchstbeträge, um Änderungen des EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex Rechnung zu tragen.

Die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Mautkategorien bleibt ebenfalls unverändert.

**Zu Nummer 4 (Anlage 1a neu)**

Die bisherige Anlage 1, welche die Mautsätze nach dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes enthält, wird zur neuen Anlage 1a und gilt bis zu dem Zeitpunkt, ab dem die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen greift.

**Zu Artikel 2**

Regelung des Inkrafttretens.



## Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:****Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (NKR-Nr. 3091)**

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft:	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	21 Mio. Euro (pro Fall 250 Euro)
Jährliche Bürokratiekosten:	450.000 Euro
Verwaltung:	
Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	14,7 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	15 Mio. Euro
Vergütungsansprüche ggüb. der privaten Mautsystembetreibergesellschaft:	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	23 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	33 Mio. Euro
	Die gesamten Kosten werden aus den Mauteinnahmen finanziert.
Weitere Kosten in Form von Gebühren (Maut):	380 Mio. Euro
Evaluierung:	Das Ressort wird die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verfahren beim BAG, insbesondere auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrollen vier Jahr nach Inkrafttreten der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen untersuchen.
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen:

Gegenwärtig wird für 12.800 km Autobahn und 1.200 km Bundesstraßen eine Lkw-Maut für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen erhoben. Mit

vorliegendem Änderungsgesetz wird die bereits bestehende Lkw-Maut ab dem 1. Juli 2015 auf weitere 1.100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgeweitet. Darüber hinaus soll die Mautpflichtgrenze von den bisher geltenden 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015 abgesenkt werden. Somit soll die Einnahmelücke für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen geschlossen werden, die durch die Absenkung der Mautsätze von 2015 bis 2017 (insgesamt 460 Mio. Euro) aufgrund des Wegekostengutachtens entstanden ist.

Erfüllungsaufwand:

Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Der Wirtschaft entstehen 450.000 Euro Bürokratiekosten (170.000 Fahrzeuge) jährlich aufgrund der Änderung fünf bestehender Informationspflichten im Zusammenhang mit der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes und der Absenkung der Mautpflichtgrenze. Dies betrifft im Wesentlichen die Registrierung beim Betreiber (für die Interneteinbuchung und für Fahrzeuggerät und Einbau des Fahrzeuggeräts) sowie die fortlaufende Kommunikation mit dem Betreiber zu mautmaßgeblichen Informationen. Darüber hinaus entsteht der Wirtschaft für Fahrzeuge (7,5 – 11,99 Tonnen), die für eine automatisierte Mauterhebung registriert werden, einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 21 Mio. Euro für die Standzeit (rd. 4 Stunden) während des Einbaus des Erfassungsgerätes („On Board Unit“). In den Folgejahren ist mit einem geringen Aufwand zu rechnen, da die Möglichkeit besteht, das Fahrzeug mit bereits eingebautem Erfassungsgerät beim Händler zu beziehen.

Für die Verwaltung entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 14,7 Mio. Euro im Bereich des BAG insbesondere für die Beschaffung von zusätzlichen Mautkontrollfahrzeugen, zugehöriger Kontrolltechnik und Kontrolleinrichtungen sowie für Anpassungen der Hard- und Software im Rechenzentrum. 15 Mio. Euro jährlich entstehen im Wesentlichen für zusätzlichen Kontrolleure, die Wahrnehmung der zusätzlich anfallenden Kontrollen und der damit zusammenhängende Verfahren. Einmalige (23 Mio. Euro) und jährliche (33 Mio. Euro) Kosten entstehen zudem aus Vergütungsansprüchen gegenüber der privaten Mautbetreibergesellschaft.

Neben dem einmaligen und jährlichen Erfüllungsaufwand entstehen der Wirtschaft weitere Kosten in Form von Gebühren (Maut) von 380 Mio. Euro ab 2016 (Prognose für ein Berechnungszeitraum von einem vollen Jahr). Für 2015 sind rd. 115 Mio. Euro aufgrund der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 und des Absenkens der Mautpflichtgrenze ab dem 1. Oktober 2015 prognostiziert. Dabei können Einzelpreisaneinandersetzungen nicht ausgeschlossen werden.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatlerin