

## Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

#### A. Problem und Ziel

Bisher erhebt der Bund die Lkw-Maut auf rund 12 800 km Bundesautobahnen sowie auf rund 2 300 km autobahnähnlichen Bundesstraßen. Der Großteil der ca. 40 000 km Bundesstraßen ist jedoch nicht mautpflichtig, obgleich Lkw sämtliche Bundesstraßen befahren und die Verkehrsinfrastruktur damit belasten. Um die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, soll die Nutzerfinanzierung konsequent vorangetrieben werden. Daher ist beabsichtigt, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten.

Spätestens bis Ende 2017 wird eine Prüfung der Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw (3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) und auf Fernbusse sowie der Einbeziehung der Lärmkosten durchgeführt.

#### B. Lösung

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

#### C. Alternativen

Verzicht auf Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes. Dann würden allerdings weniger Mittel für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen.

#### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Erhebung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen generiert zusätzliche Einnahmen, die in den Verkehrshaushalt reinvestiert werden. Die Einnahmen hängen von den Fahrleistungen, welche die Lkw auf den neu mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten zurücklegen, sowie den festgesetzten Mautsätzen ab. Die jährlichen Mehreinnahmen ab 2018 werden auf bis zu 2 Mrd. Euro (volle Jahreswirkung) geschätzt. Konkretere Ergebnisse wird das neue Wegekostengutachten 2018 – 2022 liefern können, das auch die bereits durchgeführten Mautänderungen

(Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 sowie Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015) berücksichtigt wird.

Da die Lkw-Maut im Umfang von etwa 8 Prozent auch auf Bundesstraßen zu entrichten ist, bei denen der Bund nicht Träger der Straßenbaulast ist, werden die dortigen Einnahmen – nach Abzug der Kosten für das Mautsystem, die Mautkontrollen und die Mautharmonisierung – den jeweiligen Ländern ausgekehrt.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

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

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Der Wirtschaft entstehen 215 600 Euro Bürokratiekosten (ca. 130 000 Fahrzeuge) jährlich aufgrund der Änderung fünf bestehender Informationspflichten im Zusammenhang mit der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen.

Darüber hinaus entsteht der Wirtschaft für ca. 140 000 Fahrzeuge, die mit einem Erfassungsgerät („On Board Unit“) für die automatisierte Mauterhebung nachgerüstet werden, einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 35 Mio. Euro für die Einbaukosten sowie die Standzeit während des Einbaus des Erfassungsgerätes. In den Folgejahren ist mit einem geringen Aufwand zu rechnen, da die Möglichkeit besteht, das Fahrzeug mit bereits eingebautem Erfassungsgerät beim Händler zu beziehen.

Die jährlichen Bürokratiekosten für die Wirtschaft in Höhe von 215 600 Euro werden ressortintern im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Laufe des Jahres 2016 eingespart.

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

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr einmaliger Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an. Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes) in Höhe von rd. 5,0 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand geschätzt bei rd. 28,7 Mio. Euro liegen.

Bei dem Erfüllungsaufwand für die private Mautsystembetreibergesellschaft ist von einmaligen Kosten für die Implementierung und jährlichen Kosten für den Betrieb des erweiterten Mautsystems ab 2018 auszugehen. Der Betreibervertrag mit dem aktuellen Betreiber endet zum 31. August 2018. Wer das Mautsystem ab dem 1. September 2018 betreibt, ist noch offen. Die Kosten für den einmaligen Erfüllungsaufwand werden voraussichtlich einen dreistelligen Millionenbetrag ausmachen. Genauere Angaben können derzeit noch nicht gemacht werden, weil die Systemerweiterung mit dem aktuellen Betreiber noch verhandelt wird. Bei den Kosten für den jährlichen Erfüllungsaufwand ab 2018 für die neu zu bemautehenden Strecken ist nach den bisherigen Erfahrungen von ca. 10 Prozent der Einnahmen

auszugehen. Da das Mautsystem auf Bundesstraßen einerseits komplexer ist, andererseits aber Synergien durch den technischen Fortschritt entstehen werden, kann die Kostenentwicklung derzeit nicht valide abgeschätzt werden.

Die Verwaltungsausgaben und die Vergütungen der privaten Mautsystembetriebsgesellschaften werden gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes aus dem Mautaufkommen geleistet.

#### **F. Weitere Kosten**

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von bis zu 2 Mrd. Euro pro Jahr.

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



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 22. August 2016

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 Vierten Gesetzes zur Änderung des  
Bundesfernstraßenmautgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

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

Der Bundesrat hat in seiner 947. Sitzung am 8. Juli 2016 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



## Anlage 1

**Entwurf eines Vierten 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 zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juni 2015 (BGBl. I S. 922) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

## 1. § 1 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen 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 10.6.2013, S. 356) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,

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

## b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.

bb) Nummer 4 wird aufgehoben.

## c) Die Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.

## 2. § 2 wird wie folgt gefasst:

## „§ 2

## Mautschuldner

Mautschuldner ist die Person,

1. die Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist,
2. die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt,
3. die Führer des Motorfahrzeugs ist,
4. auf die das Motorfahrzeug zugelassen ist oder
5. der das Kennzeichen des Motorfahrzeugs zugeteilt ist.

Maßgeblich ist der Zeitpunkt, zu dem die Benutzung einer mautpflichtigen Straße begonnen wird. Mehrere Mautschuldner haften als Gesamtschuldner.“

3. § 3a wird wie folgt gefasst:

„§ 3a

Knotenpunkte

(1) Ein Knotenpunkt im Sinne dieses Gesetzes ist

1. für Bundesautobahnen
  - a) eine Anschlussstelle einschließlich Bundesautobahnkreuz und Bundesautobahndreieck,
  - b) eine Rastanlage mit einer straßenverkehrsrechtlich zulässigen Wendemöglichkeit,
  - c) die Bundesgrenze;
2. für Bundesstraßen jede Einmündung öffentlicher Straßen sowie Kreuzungen.

Ergibt sich im Falle des Satzes 1 Nummer 2 eine Abschnittslänge von weniger als 100 Metern, werden Knotenpunkte zusammengelegt. Die Zusammenlegung erfolgt so, dass der Knotenpunkt bei der höherrangigen Straße gesetzt wird. Bei gleichrangigen Straßen erfolgt die Zusammenlegung so, dass der Knotenpunkt bei der Straße mit der höheren Nummer nach der Nummerierung des Bundesinformationssystems Straße gesetzt wird.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates abweichend von Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 bis 4 Knotenpunkte für Bundesstraßen festzulegen, um den örtlichen Gegebenheiten und dem üblichen Verkehrsverhalten Rechnung zu tragen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates seine Befugnis nach Satz 1 ganz oder teilweise auf das Bundesamt für Güterverkehr zu übertragen.“

4. § 4 Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 9 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- b) Folgende Nummer 10 wird angefügt:

„10. Positionsdaten des zum Zweck der Mauterhebung im Fahrzeug eingebauten Fahrzeuggeräts.“

5. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.
- b) Absatz 2 wird aufgehoben.

6. In § 7 Absatz 3 Satz 1 werden nach der Angabe „§ 4 Absatz 3“ die Wörter „Satz 3 Nummer 1 bis 9“ eingefügt.

7. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Bescheid“ die Wörter „von jedem Mautschuldner der jeweiligen mautpflichtigen Straßenbenutzung“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „bei der nachträglichen Mauterhebung“ durch die Wörter „im Verwaltungsverfahren über die nachträgliche Mauterhebung“ ersetzt.

8. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „§ 4 Absatz 3 Satz 3“ die Wörter „Nummer 1 bis 9“ eingefügt.



b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 gespeicherten Daten sind unmittelbar nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses, welcher mautpflichtige von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten unterscheidet, vom Betreiber nach § 4 Absatz 3 Satz 1 oder vom Anbieter nach den §§ 4e und 4f zu anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen zu löschen.“

c) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „drei Jahre“ durch die Wörter „vier Jahre“ ersetzt.

9. § 11 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 11

##### Mautaufkommen

(1) Das Mautaufkommen wird vollständig im Bundeshaushalt vereinnahmt und wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt.

(2) Aus dem Mautaufkommen werden Ausgaben

1. für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems sowie
2. von jährlich bis zu 450 Millionen Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs

geleistet.

(3) Den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße steht das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden. Die Anteile anderer Träger der Straßenbaulast als der Bund werden über den Bundeshaushalt zugewiesen.

(4) Abweichend von Absatz 3 Satz 2 leistet der Bund aus seinem Anteil auch

1. die Finanzmittel, die zur Verwaltung der nach § 1 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und dieser Gesellschaft vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden sowie
2. die Ausgaben im Zusammenhang mit dem europäischen elektronischen Mautdienst nach § 4a und der Durchführung des Mautsystemgesetzes.“

10. § 13a wird wie folgt gefasst:

#### „§ 13a

##### Übergangsregelungen

(1) Bis zum Ablauf des 30. Juni 2018 sind die §§ 1, 3a und 11 dieses Gesetzes in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung mit der Maßgabe weiter anzuwenden, dass abweichend von der vorstehend genannten Fassung mautpflichtig alle Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen sind, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates den in Absatz 1 genannten Zeitpunkt zu verschieben, soweit es auf Grund eines technischen oder rechtlichen Grundes im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Erhebung der Maut erforderlich ist, die Übergangsbestimmung des Absatzes 1 befristet fortzuführen. Sobald der für den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 maßgebliche Grund entfallen ist, bestimmt das Bundesministe-

rium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates einen neuen Zeitpunkt für das Auslaufen des Übergangszeitraumes nach Absatz 1. 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.“

11. Dem § 14 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2015 und bis zum Ablauf des 30. September 2015 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 5.“

12. Der Nummer 2 Buchstabe b der Anlage 1 wird folgender Satz angefügt:

„Elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung werden der Kategorie A zugeordnet, wenn sie über eine Kennzeichnung im Sinne des § 4 des Elektromobilitätsgesetzes verfügen.“

13. Die bisherige Anlage 1a wird Anlage 5 und die Bezeichnung und die Überschrift werden wie folgt gefasst:

„Anlage 5  
(zu § 14 Absatz 4)

Mautsätze im Zeitraum vom  
1. Januar 2015 bis zum Ablauf des 30. September 2015“.

## Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### 1. Ausgangslage

Bisher erhebt der Bund die Lkw-Maut auf rund 12 800 km Bundesautobahnen sowie auf rund 2 300 km autobahnähnlichen Bundesstraßen. Der Großteil der ca. 40 000 km Bundesstraßen ist jedoch nicht mautpflichtig, obgleich Lkw sämtliche Bundesstraßen befahren und die Verkehrsinfrastruktur damit belasten. Um die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, soll die Nutzerfinanzierung konsequent vorangetrieben werden. Daher ist beabsichtigt, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten.

Eine Mautpflicht für Lkw auf allen Bundesstraßen kann – abhängig von der Höhe der Mautsätze auf Bundesstraßen – zusätzliche Einnahmen von bis zu 2 Mrd. Euro jährlich generieren, die in die Verkehrsinfrastruktur reinvestiert werden können. Da künftig mehr Nutzer an den Kosten beteiligt sind, werden die Lasten der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zudem breiter und damit gerechter verteilt. Darüber hinaus entstehen zusätzliche Anreize, Lkw einzusetzen, die die Umwelt weniger belasten. Lkw mit einem hohen Schadstoffausstoß zahlen vergleichsweise hohe Mautsätze. Daher rentiert es sich für Unternehmen, ihren Fuhrpark mit Lkw auszustatten, die einen geringeren Schadstoffausstoß haben.

Die Mautpflicht für Lkw auf allen Bundesstraßen integriert sich konsequent in eine gesamteuropäische Verkehrsstrategie. Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28. März 2011 (KOM(2011) 144 endgültig) befürwortet auch die Europäische Kommission die Nutzerfinanzierung. Sie spricht sich dafür aus, verkehrsbezogene Entgelte und Steuern umzugestalten und sich dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer weiter anzunähern (vgl. Randnummer 58).

Der vorliegende Gesetzentwurf bietet die rechtliche Grundlage für die Erhebung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen. Der Gesetzentwurf folgt dem geltenden Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode (Kapitel 1.3, S. 40, Zeile 1568) sowie einem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD vom 25. März 2015 (Bundestagsdrucksache 18/4460, S. 1). Mit dem Entschließungsantrag fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, bis zum 1. Juli 2016 im Bundeskabinett einen Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu beschließen, um ab Mitte 2018 die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten.

Spätestens bis Ende 2017 wird eine Prüfung der Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw (3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) und auf Fernbusse sowie der Einbeziehung der Lärmkosten durchgeführt.

#### 2. Ziel

Das Änderungsgesetz schafft eine rechtliche Grundlage für die Erhebung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen.

#### 3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Die Erhebung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen generiert zusätzliche Einnahmen, die in den Verkehrshaushalt reinvestiert werden. Die Einnahmen hängen von den Fahrleistungen – welche die Lkw auf den neu mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten zurücklegen – sowie den festgesetzten Mautsätzen ab. Die jährlichen Mehreinnahmen ab 2018 werden auf bis zu 2 Mrd. Euro (volle Jahreswirkung) geschätzt. Konkretere Ergebnisse wird das neue Wegekostengutachten 2018 – 2022 liefern können, das auch die bereits durchgeführten Mautänderungen (Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 sowie Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015) berücksichtigen wird. Da die Lkw-Maut im Umfang von etwa 8 Prozent auch auf Bundesstraßen zu entrichten ist, bei denen der Bund nicht Träger der Straßenbaulast ist, werden die dortigen Einnahmen – nach Abzug der Kosten für das Mautsystem, die Mautkontrollen und die Mautharmonisierung – den jeweiligen Ländern ausgekehrt.

#### 4. Erfüllungsaufwand

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

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

##### b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Mautsystembetreibergesellschaft rechnet mit folgenden zusätzlichen Mengen durch die Ausweitung der Mautpflicht auf allen Bundesstraßen:

	Ist November 2015	Zuwachs bis 2018 in Stück	Zuwachs bis 2018 in Prozent
<b>Mautpflichtige Fahrzeuge</b>	1 630 000	ca. 130 000	8 %
<b>Fahrzeuggeräte</b>	915 000	ca. 140 000	15,3 %

Der Zuwachs an Fahrzeuggeräten ist bis 2018 höher als der an mautpflichtigen Fahrzeugen, weil davon ausgegangen wird, dass zum Teil Fahrzeuge, die jetzt noch manuell eingebucht werden, weil sie nur selten auf mautpflichtigen Strecken eingesetzt werden, zukünftig an der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät teilnehmen, weil durch die Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes häufiger mautpflichtige Strecken befahren werden.

Durch die Umstellung von der dezentralen zur zentralen Erkennung der mautpflichtigen Abschnitte (siehe die neuen Vorschriften in § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 und § 9 Absatz 1a) entstehen für die Unternehmen keine Bürokratiekosten. Die bisherigen Fahrzeuggeräte werden weiterverwendet und erhalten lediglich über die Luftschnittstelle ein kostenloses Software-Update.

##### Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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

Lkw-MautV	Informationspflicht	Kosten pro Jahr
§ 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	2 042 000 Euro
§ 6 Absatz 1	Registrierung beim Betreiber für Fahrzeuggerät und Einbau des Fahrzeuggerätes	64 000 Euro
§ 6 Absatz 1a	Teilnehmer der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät müssen Änderungen mauterheblicher Tatsachen dem Betreiber mitteilen	140 000 Euro
§ 7	Mitwirkung des Mautschuldners bei Mautkontrollen	447 000 Euro
<b>Summe</b>		<b>2 695 000 Euro</b>

Die aktuelle Höhe der jährlichen Bürokratiekosten wurde vom Statistischen Bundesamt (Stand: 01.10.2015, WebSKM) übernommen. Bei der Summe von ca. 2,7 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 der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen steigt die Anzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge um 8 Prozent (siehe oben Abschätzung der Mautsystembetreibergesellschaft). Es wird davon ausgegangen, dass die Bürokratiekosten im gleichen Maße steigen:

Bürokratiekosten pro Jahr aktuell	2 695 000 Euro
Alle Bundesstraßen (Steigerung um 8 %)	2 910 600 Euro
<b>Differenz zum aktuellen Wert (= Zuwachs)</b>	<b>215 600 Euro</b>

Insgesamt ergeben sich für die Wirtschaft durch diesen Gesetzentwurf daher jährliche Bürokratiekosten in Höhe von ca. 215 600 Euro.

#### Einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für Fahrzeuge, die aufgrund der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen mit einem Fahrzeuggerät zur automatischen Mauterhebung („On Board Unit“) ausgestattet werden, entstehen den Unternehmen pro Fahrzeug Kosten in Höhe von ca. 250 Euro. Das Fahrzeuggerät selbst ist für die Unternehmen kostenlos, aber die ca. 250 Euro drücken die Kosten für den Einbau und 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 ca. 140 000 geschätzte Fahrzeuge ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rd. 35 Mio. Euro.

#### „One in, one out“ (Kompensationsregel)

Die „One in, one out“-Regel wird grundsätzlich für alle Regelungsvorhaben der Bundesregierung angewendet, die sich auf den laufenden Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft auswirken. Kern dieses Ansatzes ist es, dass in gleichem Maße Belastungen abgebaut werden, wie durch neue Regelungsvorhaben zusätzliche Belastungen entstehen. Das Ziel ist, den Anstieg von Belastungen dauerhaft zu begrenzen, ohne politisch gewollte Maßnahmen zu behindern. Insbesondere die Umsetzung von Vorhaben der Koalitionsvereinbarung darf weder inhaltlich noch zeitlich ver- oder behindert werden. Für die Kompensation ist das für die jeweilige Einzelregelung federführende Ressort verantwortlich.

Die Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen folgt dem geltenden Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode (Kapitel 1.3, S. 40, Zeile 1568) sowie einem Entschließungsantrag des Deutschen Bundestages vom 25. März 2015 (Bundestagsdrucksache 18/4460, S. 1).

Die jährlichen Bürokratiekosten für die Wirtschaft in Höhe von 215 600 Euro werden ressortintern im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Laufe des Jahres 2016 eingespart.

#### 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 geschätzt von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes) in Höhe von rd. 5,0 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand geschätzt bei rd. 28,7 Mio. Euro liegen.

Um auch auf dem zusätzlichen Streckennetz Kontrollen durchführen zu können, sind zusätzliche Mautkontrollleure und Betriebskontrollleure notwendig. Da in diesem Zusammenhang mit mehr festgestellten Verstößen zu rechnen ist, sind u. a. zusätzliche Mitarbeiter für die Bearbeitung der Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkei-

tenverfahren notwendig. Ebenso wird in den Querschnittsbereichen anteilig mehr Personal benötigt. Es muss zudem mit mehr Klageverfahren und verstärkten Nachfragen zur Mautpflicht gerechnet werden. Beim Bundesamt für Güterverkehr wird mit folgendem Personalaufwand gerechnet:

Anzahl Planstellen/ Stellen	Besoldungsgruppe/ Entgeltgruppe
3	A14
1	A13h
1	A13g
11	A12
1	E12
49	A11
4	E11
8,5	A10
6	E10
3	A9m+Z
5	A9m
6	E9a
29	A8
158	E8
4	E6
2	E5
2	E4
<b>293,5</b>	<b>Summe</b>

Bei dem Erfüllungsaufwand für die private Mautsystembetreibergesellschaft ist von einmaligen Kosten für die Implementierung und jährlichen Kosten für den Betrieb des erweiterten Mautsystems ab 2018 auszugehen. Der Betreibervertrag mit dem aktuellen Betreiber endet zum 31. August 2018. Wer das Mautsystem ab dem 1. September 2018 betreibt, ist noch offen. Die Kosten für den einmaligen Erfüllungsaufwand werden voraussichtlich einen dreistelligen Millionenbetrag ausmachen. Genauere Angaben können derzeit noch nicht gemacht werden, weil die Systemerweiterung mit dem aktuellen Betreiber noch verhandelt wird. Bei den Kosten für den jährlichen Erfüllungsaufwand ab 2018 für die neu zu bemautehenden Strecken ist nach den bisherigen Erfahrungen von ca. 10 Prozent der Einnahmen auszugehen. Da das Mautsystem auf Bundesstraßen einerseits komplexer ist, andererseits aber Synergien durch den technischen Fortschritt entstehen werden, kann die Kostenentwicklung derzeit nicht valide abgeschätzt werden.

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

## 5. Weitere Kosten

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von bis zu 2 Mrd. Euro pro Jahr.

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

## **6. Evaluation**

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens 5 Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung auf fachlich geeigneter Weise prüfen, ob das Ziel, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten ganz, teilweise oder nicht erreicht worden ist. Die Bundesregierung wird ferner untersuchen, ob sich der Erfüllungsaufwand insbesondere für das Bundesamt für Güterverkehr wie prognostiziert entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht.

## **7. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG (Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor, da die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen insbesondere zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht.

## **8. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

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

## **9. Nachhaltigkeit**

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

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)

Indikator 6 (Staatsverschuldung)

Indikator 11 (Mobilität).

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

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

In § 1 Absatz 1 Satz 1 wird der Bezug auf das mautpflichtige Streckennetz angepasst, um die Mautpflicht auf alle Bundesstraßen auszudehnen.

In § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 wird die Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge an den Wortlaut von Artikel 2 Buchstabe d 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 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356) geändert worden ist, angepasst.

Die bislang geltende Fassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes lautet:

„die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden“.

Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG in der aktuellen Fassung lautet:

„die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden“.

Andere Mitgliedstaaten (z. B. Großbritannien, Italien, Irland und Portugal) haben bereits ihre nationalen Regelungen an den neuen Wortlaut von Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG angepasst. Die Harmonisierung der mitgliedstaatlichen Rechtsordnungen erleichtert auch die Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Mautdienstes.

Mit der Streichung des Wortes „ausschließlich“ wird zudem auf aktuelle Rechtsprechung zu diesem Tatbestandsmerkmal reagiert: vgl. z. B. die Urteile des Verwaltungsgerichts Köln vom 9. Dezember 2014 (Az. 14 K 1155/12) sowie vom 14. April 2015 (Az. 14 K 3417/11; nicht rechtskräftig, Berufungsverfahren beim Oberverwaltungsgericht Münster anhängig). Um weiteren Missverständnissen vorzubeugen und Rechtstreitigkeiten zu vermeiden, ist es angezeigt, das Wort „ausschließlich“ zu streichen.

Bei der zweiten Alternative der Mautpflicht ändert sich durch die bloße Änderung des Verbs (künftig „verwendet“ statt bislang „eingesetzt“) nichts an der einzelfahrtbezogenen Beurteilung der Durchführung von Güterkraftverkehr (vgl. etwa das Beispiel in der Begründung zum Zweiten Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge, Bundestagsdrucksache 16/10388 vom 25. September 2008, Seite 9, „Durch die Ergänzung der Definition des mautpflichtigen Fahrzeuges um die selbständige zweite Alternative des Einsatzes im Güterkraftverkehr unterfällt die Fahrzeugkombination zukünftig der Mautpflicht, soweit mit dieser Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 GüKG durchgeführt wird und keine Ausnahme nach § 2 GüKG vorliegt“).

#### **Zu Buchstabe b) (§ 1 Absatz 3 Nummer 4)**

§ 1 Absatz 3 Nummer 4 sieht derzeit vor, dass die Lkw-Maut nicht zu entrichten ist auf den Abschnitten von Bundesautobahnen, die mit nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut und nicht unmittelbar an das Bundesautobahnnetz angebunden sind.

Da künftig auf allen Bundesstraßen Lkw-Maut erhoben wird, ist es nicht mehr gerechtfertigt, auf Abschnitten von Bundesautobahnen, die dem Ausbauzustand einer Bundesstraße entsprechen, keine Lkw-Maut zu erheben. Nummer 4 des Absatzes 3 ist darum zu streichen.

#### **Zu Buchstabe c) (§ 1 Absatz 4 und 5)**

§ 1 Absatz 4 regelt die Ausdehnung der Mautpflicht durch Rechtsverordnung auf Bundesstraßen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist. Da zukünftig ohnehin alle Bundesstraßen mautpflichtig sind, wird diese Vorschrift obsolet.

§ 1 Absatz 5 regelt die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung von Bundesstraßenabschnitten, die nicht an das mautpflichtige Streckennetz angebunden sind (sog. „Insellagen“). Hierfür kommt das Zeichen 390 („Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz“) nach Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) StVO zur Anwendung. Da zukünftig alle Bundesstraßen mautpflichtig sind, reicht die Kennzeichnung als Bundesstraße mit dem Zeichen 401 („Bundesstraßen“) nach Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) StVO als Beschilderung aus und Absatz 5 kann aufgehoben werden.

#### **Zu Nummer 2 (§ 2)**

Nach der alten Fassung des § 2 konnte nicht in jedem Fall ein solventer Mautschuldner bestimmt werden.

Mit der Ergänzung des § 2 Satz 1 um die Person, auf die das Motorfahrzeug zugelassen ist (Nummer 4 neu) und um die Person, der das Kennzeichen des Motorfahrzeugs zugeteilt ist (Nummer 5 neu), können diese Lücken geschlossen werden.

Die Nummern 1 bis 5 sind alternativ zu betrachten, nicht kumulativ zu verstehen.

Der neue Satz 2 stellt klar, welcher Zeitpunkt für die Mautschuldnerschaft maßgeblich ist.



**Zu Nummer 3 (§ 3a)**

§ 3a regelt die Knotenpunkte für die abschnittsweise Bemaufung. Die Anpassung von § 3a ist ebenfalls erforderlich, um die Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen erheben zu können. Die Neufassung ermöglicht es, Knotenpunkte im gesamten mautpflichtigen Straßennetz zu definieren, damit Mautgebühren abschnittsweise berechnet und gerundet werden können (vgl. § 3 Absatz 2 Satz 2).

**Zu § 3a Absatz 1**

Bei Bundesautobahnen (Nummer 1) gibt es gegenüber dem geltenden Recht keine Änderungen.

Bei Bundesstraßen (Nummer 2) ist grundsätzlich bei jeder Einmündung einer öffentlichen Straße sowie Kreuzungen ein Knotenpunkt zu setzen.

Bei Abschnittslängen von weniger als 100 Metern werden Knotenpunkte zusammengelegt. Die Zusammenlegung erfolgt so, dass der Knotenpunkt bei der höherrangigen Straße gesetzt wird, d. h. Bundesstraße vor Landesstraße vor Kreisstraße vor Gemeindestraße.

Bei gleichrangigen Straßen erfolgt die Zusammenlegung so, dass der Knotenpunkt bei der Straße mit der höheren Nummer nach der Nummerierung des Bundesinformationssystems Straße gesetzt wird.

**Zu § 3a Absatz 2**

Absatz 2 enthält eine Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; diese Befugnis kann auf das Bundesamt für Güterverkehr übertragen werden. Danach können für Bundesstraßen Knotenpunkte abweichend von Absatz 1 festgelegt werden, um den örtlichen Gegebenheiten und dem üblichen Verkehrsverhalten Rechnung zu tragen.

Sollten mehrere kurze Abschnitte mit einer Länge von unter 100 Metern direkt hintereinander folgen oder sollte ausnahmsweise bei gleichrangigen Straßen im Rahmen von § 3a Absatz 1 Satz 4 eine Nummerierung im Bundesinformationssystems Straße nicht oder noch nicht vorliegen, kann durch die Aufnahme der maßgeblichen Knotenpunkte in die Verordnung nach Absatz 2 rechtliche Eindeutigkeit geschaffen werden.

**Zu Nummer 4 (§ 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 neu)**

Bei der Mauterhebung mittels Fahrzeuggeräten ist es schon jetzt so, dass die Fahrzeuggeräte sowohl auf mautpflichtigen als auch auf nicht mautpflichtigen Straßen die aktuellen Positionsdaten des mautpflichtigen Lkw mit der Karte des mautpflichtigen Streckennetzes, die intern in jedem Fahrzeuggerät gespeichert ist, abgleichen. Nur wenn der Lkw sich auf einer mautpflichtigen Straße befindet, werden die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 an die Zentrale des Betreibers zur Weiterverarbeitung übermittelt. Mit der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen wird das dezentrale Administrieren der Karten auf ca. 915 000 Fahrzeuggeräten (Stand: November 2015) zu aufwändig, zumal die Anzahl der mautpflichtigen Lkw mit der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen noch steigen wird. Daher soll der Erkennungsprozess, welcher mautpflichtige von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten unterscheidet, zukünftig anhand einer zentral gespeicherten Karte des mautpflichtigen Netzes beim Betreiber erfolgen und nicht mehr dezentral in den Fahrzeuggeräten zur Anwendung kommen. Dazu ist es erforderlich, dass die Fahrzeuggeräte auch Positionsdaten von nicht mautpflichtigen Straßen an die Zentrale des Betreibers übermitteln. Die neue Nummer 10 in § 4 Absatz 3 Satz 3 stellt hierzu die erforderliche Rechtsgrundlage bereit.

Die übermittelten Positionsdaten sind unmittelbar nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses, welcher mautpflichtige von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten unterscheidet, zu anonymisieren und nach spätestens 120 Tagen zu löschen; vgl. hierzu die neue Vorschrift in § 9 Absatz 1a.

Für Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes gelten die vorgenannten Regeln entsprechend.

**Zu Nummer 5 (§ 6 Absatz 2)**

Nach den Regelungen des Grundgesetzes obliegt die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrsschildern den Behörden der Länder. In Abweichung hiervon sieht § 6 Absatz 2 in der geltenden Fassung vor, dass die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der zur Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen dem Betreiber des Mautsystems übertragen wird. Diese Regelung hat sich nicht bewährt und soll deshalb gestrichen werden, so dass die ursprüngliche Aufgabenverteilung

nach dem Grundgesetz wieder zum Tragen kommt. Der Betreiber des Mautsystems soll lediglich die Maut-Hinweistafeln an den Bundesgrenzen beschaffen, anbringen und unterhalten. Hierfür ist keine gesonderte Regelung notwendig.

#### **Zu Nummer 6 (§ 7 Absatz 3 Satz 1)**

§ 7 Absatz 3 Satz 1 regelt die Übermittlung der Daten über die Mautentrichtung (§ 4 Absatz 3 Satz 3) durch den Betreiber und Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes an das Bundesamt für Güterverkehr, damit diese Daten dort für die Mautkontrollen verwendet werden können. Die Positionsdaten nach der neuen Nummer 10 in § 4 Absatz 3 Satz 3 gehören nicht hierzu, weshalb § 7 Absatz 3 Satz 1 durch die Änderung auf die Nummern 1 bis 9 reduziert wird. Damit besteht im Rahmen des § 7 Absatz 3 Satz 1 die bisherige Rechtslage fort.

#### **Zu Nummer 7 (§ 8)**

##### **Zu Buchstabe a) (§ 8 Absatz 1 Satz 1)**

§ 8 Absatz 1 Satz 1 regelt, dass nicht entrichtete Maut auch nachträglich durch Bescheid erhoben werden kann. Die Ergänzung stellt klar, dass die Nacherhebung von jedem der in § 2 genannten Mautschuldner erfolgen kann. Damit soll infolge der Ergänzung des § 2 Satz 1 um weitere Mautschuldner die Nacherhebungsbefugnis gegenüber jedem der dort aufgeführten Mautschuldner noch einmal explizit betont werden.

##### **Zu Buchstabe b) (§ 8 Absatz 2 Satz 1)**

§ 8 Absatz 2 Satz 1 regelt, welche Wegstrecke bei der fiktiven Nacherhebung von Maut zu Grunde zu legen ist.

Das VG Köln hat mit Urteil vom 19. Januar 2016 in Abweichung von seiner bisherigen Rechtsprechung sowie der Rechtsprechung des VG Berlin zum Ausdruck gebracht, dass die Mitwirkungspflicht zur Aufklärung der tatsächlichen Wegstrecke auch noch im gerichtlichen Verfahren erfüllt werden kann.

Es war jedoch nie die Intention des § 8 Absatz 2 Satz 1, dass die Mitwirkungspflicht des Mautpflichtigen zur Aufklärung der tatsächlichen Wegstrecke auch noch im gerichtlichen Verfahren erfüllt werden kann. Dies würde einem einfachen und zweckmäßigen Verfahren in dem Massengeschäft der Verwaltung bei der Nacherhebung der LKW-Maut zuwiderlaufen und ist auch nicht unverhältnismäßig, da im Verwaltungsverfahren für den Mautpflichtigen zwei Gelegenheiten zur Aufklärung der tatsächlichen Wegstrecke bestehen – zum einen im Rahmen der Anhörung und zum anderen im Rahmen eines Widerspruchs.

Daher stellt die Änderung klar, dass die Möglichkeit des Mautpflichtigen zur Aufklärung der tatsächlichen Wegstrecke nur im Rahmen des Verwaltungsverfahrens (inkl. Widerspruchsverfahren) besteht, nicht aber im Rahmen des gerichtlichen Verfahrens.

#### **Zu Nummer 8 (§ 9)**

##### **Zu Buchstabe a) (§ 9 Absatz 1 Satz 1)**

§ 9 Absatz 1 Satz 1 regelt, dass der Betreiber oder Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 gespeicherten Daten über die Mautentrichtung unverzüglich zu löschen hat, wenn ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist.

Für die Positionsdaten nach der neuen Nummer 10 in § 4 Absatz 3 Satz 3 ist eine abweichende Löschrregelung in § 9 Absatz 1a vorgesehen, weshalb § 9 Absatz 1 Satz 1 durch die Änderung auf die Nummern 1 bis 9 reduziert wird. Damit besteht im Rahmen des § 9 Absatz 1 Satz 1 die bisherige Rechtslage fort.

##### **Zu Buchstabe b) (§ 9 Absatz 1a neu)**

Der neue Absatz 1a ist im Zusammenhang mit der neuen Nummer 10 in § 4 Absatz 3 Satz 3 zu sehen und regelt, dass die von den Fahrzeuggeräten übermittelten Positionsdaten unmittelbar nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses, welcher mautpflichtige von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten unterscheidet, zu anonymisieren sind, ohne dabei die Zuordnung der Positionen untereinander aufzuheben. Spätestens nach 120 Tagen sind die Positionsdaten zu löschen.

Der Erkennungsprozess läuft vollautomatisch elektronisch ab, d. h. Mitarbeiter des Betreibers können die übermittelten Daten von nicht mautpflichtigen Strecken nicht einsehen.

Unmittelbar nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses sind die Positionsdaten zu anonymisieren. Unmittelbar nach dem Erkennungsprozess erzeugte Aggregate der Positionsdaten dürfen vergleichbar der anonymisierten Positionsdaten verwendet werden. Die anonymisierten Positionsdaten werden für bis zu 120 Tage zum Zwecke der Qualitätssicherung und Weiterentwicklung des Mautsystems benötigt.

Die anonymisierten Positionsdaten sind spätestens 120 Tage nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses zu löschen.

Für Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes gelten die vorgenannten Regeln entsprechend.

#### **Zu Buchstabe c) (§ 9 Absatz 2 Satz 1)**

Nach dem Übergang vom Verwaltungskostengesetz zum Bundesgebührengesetz fällt die Festsetzungsfrist (§ 4 Absatz 2 Satz 1 Bundesfernstraßenmautgesetz in Verbindung mit § 13 Absatz 3 Sätze 1 und 2 Bundesgebührengesetz) für die Nacherhebung von Maut länger aus als bisher. Nunmehr ergibt sich für die Nacherhebung im Regelfall eine Festsetzungsfrist, die sich aus dem Rumpffahr plus weiteren vier Jahren errechnet. Die Anonymisierung der Mautdaten (§ 9 Absatz 2 Satz 1) soll daher an die Festsetzungsfrist angepasst werden und künftig erst nach vier Jahren erfolgen und nicht bereits nach drei Jahren, wie bislang geregelt.

#### **Zu Nummer 9 (§ 11)**

Gemäß § 5 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes trägt der Bund grundsätzlich die Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen. Wenn gesetzliche Vorschriften oder öffentlich-rechtliche Verpflichtungen dies vorsehen, können aber auch andere Gebietskörperschaften die Baulast tragen. Aktuell trägt der Bund für rund 92 Prozent der Bundesstraßen die Baulast. Bei den restlichen 8 Prozent liegt die Baulast bei den Kommunen. Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern sind gemäß § 5 Absatz 2 des Bundesfernstraßengesetzes Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Eine Gemeinde mit mehr als 50 000, aber weniger als 80 000 Einwohnern kann nach § 5 Absatz 2a des Bundesfernstraßengesetzes ebenfalls Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen sein (gewillkürte Baulast).

#### **Zu § 11 Absatz 1**

Absatz 1 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 3 erster Halbsatz („Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt“).

#### **Zu § 11 Absatz 2**

Absatz 2 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 2 erster Fall („Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems“) und Absatz 2 („werden jährlich bis zu 450 Millionen Euro von dem verbleibenden Mautaufkommen für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verwendet.“).

#### **Zu § 11 Absatz 3**

Nach Satz 1 steht den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße das nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen zu. Ist Träger der Straßenbaulast einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße eine Gemeinde, steht ihr insoweit das verbleibende Mautaufkommen zu. Finanzverfassungsrechtlich sind Gemeinden und Gemeindeverbände Teile des Landes, in dem sie liegen. Ihre Aufgaben und Ausgaben werden denen ihres Landes zugerechnet (Art. 106 Abs. 9 GG). Die aufgabengerechte Verteilung des Finanzaufkommens zwischen Bund und Ländern bezieht auch die Kommunen – und zwar als Teil der Länder – ein (BVerfGE 86, 148 II (215 f.)). Daher werden die den Kommunen als Straßenbaulastträger für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen zustehenden Mauteinnahmen vom Bund an die Länder ausgekehrt.

Für die Verteilung des Mautaufkommens auf die verschiedenen Träger der Straßenbaulast wird auf die Mautabschnitte im Sinne von § 3 Absatz 2 abgestellt. Unterfällt ein Mautabschnitt vollständig der Baulast eines Baulastträgers, so steht diesem Baulastträger unter anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge das angefallene Mautaufkommen zu. Soweit ein Mautabschnitt im Sinne von § 3 Absatz 2 nicht vollständig der Baulast eines Baulastträgers unterfällt, ist das angefallene Mautaufkommen unter anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge im prozentualen Verhältnis der streckenmäßigen Anteile der jeweiligen Baulastträger an dem jeweiligen Mautabschnitt zu verteilen.

Satz 2 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 3 zweiter Halbsatz („in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen verwendet“). Satz 2 stellt auch die materielle Verknüpfung zur Straßenbaulast her, d. h. die Einnahmen auf den Ortsdurchfahrten im Zuge einer Bundesstraße sind von den Gemeinden auch für diese Ortsdurchfahrten zu verwenden.

Satz 3 stellt klar, dass die Anteile anderer Träger der Straßenbaulast als der Bund über den Bundeshaushalt an die Länder zugewiesen werden. Das Bundesamt für Güterverkehr berechnet die Höhe der den anderen Baulastträgern zustehenden Mauteinnahmen und nimmt die Zuweisung aus einem noch zu schaffenden Haushaltstitel vor. Eine belastbare Grundlage für die Berechnung des BAG ist noch zu schaffen.

#### **Zu § 11 Absatz 4**

Absatz 4 regelt die Ausgaben, die der Bund aus seinem Anteil finanziert, d. h. diese Ausgaben mindern den Anteil anderer Baulastträger als den Bund nicht.

Nummer 1 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 2 zweiter Fall („Finanzmittel, die zur Verwaltung der nach § 1 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und dieser Gesellschaft vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden“).

Nummer 2 wurde bisher unter § 11 Absatz 1 Satz 2 erster Fall („Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems“) gefasst, wird nun aber separiert, weil die Ausgaben im Zusammenhang mit dem Europäischen elektronischen Mautdienst und der Durchführung des Mautsystemgesetzes ausschließlich vom Bund zu tragen sind. Unter „Durchführung des Mautsystemgesetzes“ fallen insbesondere die Kosten für das Registrierungsverfahren (§ 6 Mautsystemgesetz (MautSysG)), die Zulassung von Anbietern (§§ 10, 11 MautSysG), das Führen des Mautdienstregisters (§ 21 MautSysG) und der Vermittlungsstelle (§ 28 MautSysG).

§ 11 Absatz 1 Satz 4 der geltenden Fassung („Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet.“) wurde in den neuen § 11 nicht übernommen, da sich diese Verpflichtung bereits aus der Bundeshaushaltsordnung (Bruttoprinzip gemäß § 15 Absatz 1 Satz 1 BHO) ergibt. Mit der Nichtübernahme in den neuen § 11 ist daher keine Rechtsänderung verbunden.

#### **Zu Nummer 10 (§ 13a)**

##### **Zu § 13a Absatz 1**

Die folgenden Vorschriften, welche die Bemannung aller Bundesstraßen betreffen, treten – vorbehaltlich der Möglichkeit zum Verschieben mittels Rechtsverordnung nach § 13a Absatz 2 – erst zum 1. Juli 2018 in Kraft: § 1 (mautpflichtiges Streckennetz), 3a (Mautknotenpunkte) und 11 (Verwendung der Mauteinnahmen) des Bundesfernstraßenmautgesetzes in der Fassung dieses Gesetzes.

Alle anderen Änderungen treten am Tag nach der Verkündung in Kraft (siehe Artikel 2). Dies betrifft insbesondere den neuen Fahrzeugbegriff (§ 1 Absatz 1 Satz 2), die Regelung zu den Mautschuldern (§§ 2, 8), die Beschilderung (§ 6 Absatz 2), die Anonymisierungsfrist für Mautdaten (§ 9 Absatz 2 Satz 1), die Alt-Sachverhalte (§ 14 Absatz 4 und Anlage 5) sowie die Einstufung für Elektrofahrzeuge (Anlage 1). Die Regelungen zu den Positionsdaten (§§ 4 Absatz 3 Satz 3, 7 Absatz 3 Satz 1, 9 Absatz 1 Satz 1 und 9 Absatz 1a) müssen ebenfalls mit Inkrafttreten dieses Gesetzes geändert werden, damit der Betreiber die neue technische Lösung der zentralen Erkennung der mautpflichtigen Abschnitte vor dem 1. Juli 2018 entwickeln, testen sowie im Pilot- und Wirkbetrieb zum Einsatz bringen kann. Gleiches gilt für mögliche Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes.

##### **Zu § 13a Absatz 2**

Die Lkw-Maut soll ab 1. Juli 2018 auf allen Bundesstraßen erhoben werden. Falls dieser Termin aus technischen und/oder rechtlichen Gründen nicht einzuhalten ist, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 13a Absatz 2 den Start mittels Rechtsverordnung verschieben.

##### **Zu Nummer 11 (§ 14 Absatz 4 neu)**

Die Regelung zu den Alt-Sachverhalten in § 14 wird im neuen Absatz 4 um den mittlerweile abgelaufenen Zeitraum 1. Januar 2015 bis 30. September 2015 fortgeschrieben.

**Zu Nummer 12 (Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe b Satz 2 neu)**

Für elektrisch betriebene Lkw bestand bisher kein Regelungsbedarf, da solche Fahrzeuge in der Gewichtsklasse der mautpflichtigen Fahrzeuge nicht verfügbar waren. Nachdem inzwischen aber erste elektrisch betriebene Lkw für den Güterkraftverkehr eingesetzt werden, ist zu regeln, welche Mautsätze für diese gelten. Darum wird der neue Satz 2 in Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe b angefügt.

Satz 2 ist lex specialis zu Satz 1, d. h. Hybridelektrofahrzeuge werden nicht nach ihrer Emissionsschlüsselnummer eingruppiert, sondern werden als (Teil-)Elektrofahrzeuge in der Mautkategorie A privilegiert.

Elektrisch betriebene Lkw werden in Kategorie A neben den Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 6 eingeordnet, wenn sie mit einer Kennzeichnung gemäß § 4 des Elektromobilitätsgesetzes versehen sind. Durch den Verweis auf diese Kennzeichnung wird die einfache Kontrollierbarkeit gewährleistet, d. h. es ist von außen erkennbar, ob ein Lkw elektrisch betrieben wird und damit der Kategorie A zuzuordnen ist. Die Kennzeichnung ist zwingende Voraussetzung für die Einstufung in die Kategorie A.

**Zu Nummer 13 (Anlage 5)**

Die Regelung zu den Alt-Sachverhalten in § 14 wird im neuen Absatz 4 um den mittlerweile abgelaufenen Zeitraum 1. Januar 2015 bis 30. September 2015 fortgeschrieben. Parallel hierzu wird aus der bisherigen Anlage 1a die neue Anlage 5 und die Überschrift der Anlage wird angepasst.

**Zu Artikel 2**

Regelung des Inkrafttretens.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:****Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (NKR-Nr. 3617)**

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

## I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft: Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährliche Bürokratiekosten	35 Mio. Euro (pro Fall 250 Euro) 215.600 Euro
Weitere Kosten in Form von Gebühren (Lkw-Maut):	2 Mrd. Euro ab 2018
Verwaltung: Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährlicher Erfüllungsaufwand  Vergütungsansprüche ggüb. der privaten Mautsystembetreibergesellschaft (Vertragsverhandlungen noch immer nicht abgeschlossen): Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährlicher Erfüllungsaufwand	5,0 Mio. Euro 28,7 Mio. Euro  Das Ressort kann aus nachvollziehbaren Gründen derzeit keine konkreten Zahlen zu den Vergütungsansprüchen gegenüber dem Betreiber darstellen. Es hat jedoch dem Nationalen Normenkontrollrat zugesichert, dass diese umgehend nach dem Abschluss der Verhandlungen mit der Betreibergesellschaft nachgereicht werden, um die notwendige Transparenz als Entscheidungshilfe bereits zu Beginn des parlamentarischen Verfahrens herzustellen.
„One in one out“-Regel	Im Sinne der „One in one out“-Regel stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ dar. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird die Erfüllung der beschlossenen Vorgaben, d.h. die Kompensation des „Out“, außerhalb dieses Gesetzesvorhabens realisieren.

Evaluierung:	Das Regelungsvorhaben wird spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob das Ziel, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten ganz, teilweise oder nicht erreicht worden ist. Die Bundesregierung wird ferner untersuchen, ob sich der Erfüllungsaufwand insbesondere für das Bundesamt für Güterverkehr wie prognostiziert entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht.
Im Übrigen macht der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

## II. Im Einzelnen:

Mit vorliegendem Änderungsgesetz soll die bereits bestehende Lkw-Maut auf alle noch nicht mautpflichtigen Bundesstraßen ausgeweitet werden. Ziel ist es, der Belastung der Verkehrsinfrastruktur auf Bundesstraßen mit Hilfe der Nutzerfinanzierung entgegenzuwirken und die Verkehrsinfrastruktur selbst zu verbessern. Bisher erhebt der Bund bereits für rund 12.800 km Bundesautobahnen und rund 2.300 km Bundesstraßen die Lkw-Maut. Die Ausweitung der Lkw-Maut folgt dem geltenden Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode sowie einem Entschließungsantrag des Deutschen Bundestages vom 25. März 2015, mit dem die Bundesregierung aufgefordert wird, bis zum 1. Juli 2016 einen entsprechenden Gesetzentwurf im Bundeskabinett zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu beschließen.

Darüber hinaus will das BMVI bis spätestens Ende 2017 eine Ausweitung der Maut auch auf kleine Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und auf Fernbusse sowie die Einbeziehung von Lärmkosten prüfen.

### Erfüllungsaufwand:

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

Mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen werden zusätzlich ca. 130.000 Fahrzeuge mehr von der Maut-Pflicht betroffen sein. Daher entstehen für die Wirtschaft jährliche Kosten von 215.600 Euro für die Registrierung beim Betreiber sowie die fortlaufende Kommunikation mit dem Betreiber zu mautmaßgeblichen Informationen. Darüber hinaus entsteht der Wirtschaft ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 35 Mio. Euro für die Fahrzeuge, die für eine automatisierte Mauterhebung registriert werden. Die Fallzahl wird auf 140.000 Fahrzeuge geschätzt. Die höhere Fallzahl im Verhältnis zu den künftig mautpflichtigen Fahrzeugen ergibt sich aus der Annahme, dass die Fahrzeuge, die bisher überwiegend nicht mautpflichtige Strecken befahren, die Maut manuell eingebucht haben. Hier wird davon ausgegangen, dass diese Fahrzeuge ebenfalls mit einem Erfassungsgerät für die automatisierte Mauterhebung ausgestattet werden. Der Umstellungsaufwand entsteht im Wesentlichen 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.

Neben dem einmaligen und jährlichen Erfüllungsaufwand entstehen der Wirtschaft weitere

Kosten in Form von Gebühren (Maut). Diese belaufen sich auf derzeit geschätzte 2 Mrd. Euro aufgrund der Bema­nung der zusätzlichen Strecken ab 2018. Die Zahl beruht auf den prognostizierten Mautmehreinnahmen des Wegekostengutachtens von 2013 bis 2017. Dies ist eine Schätzung, da diese Prognose noch nicht die Einbeziehung von Lkw mit einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen enthält. Diese Werte werden erst in dem Wegekostengutachten 2018 bis 2022 berücksichtigt.

Für die Verwaltung geht das Ressort von einem einmaligen Umstellungsaufwand von 5,0 Mio. Euro im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) aus, insbesondere für die Beschaffung von zusätzlichen Mautkontrollfahrzeugen, zugehöriger Kontrolltechnik und Kontrollleinrichtungen sowie für Anpassungen der Hard- und Software im Rechenzentrum. Weitere jährliche Kosten von rd. 28,7 Mio. Euro entstehen für Personal (293,5 Stellen) sowie für den Betrieb des Kontrollsystems.

Zudem entstehen künftig Kosten für den Bund aufgrund der Vergütungsansprüche gegenüber der privaten Mautbetreibergesellschaft. Diese befinden sich derzeit noch in der Verhandlung, weshalb das Ressort aus nachvollziehbaren Gründen noch keine konkreten Kosten darstellen kann. Das Ressort hat jedoch dem Nationalen Normenkontrollrat zugesichert, dass diese umgehend nach dem Abschluss der Verhandlungen mit der Betreibergesellschaft nachgereicht werden, um die notwendige Transparenz als Entscheidungshilfe bereits zu Beginn des parlamentarischen Verfahrens herzustellen.

Die dargestellten Aufwände der Verwaltung (Erfüllungsaufwand und Vergütungsansprüche) werden gemäß dem Bundesfernstraßenmautgesetz aus dem Mautaufkommen gedeckt. Das Ressort schätzt derzeit wie bereits dargestellt rd. 2 Mrd. Euro Mehreinnahmen ab 2018. Die konkreten Mehreinnahmen hängen dabei von den Fahrleistungen der Lkw auf den zusätzlichen Bundesstraßen sowie von den festgelegten Mautsätzen ab. Darüber hinaus ist der Bund nicht für alle Abschnitte (circa 8 Prozent) der Bundesstraßen Baulastträger, sondern die Kommunen, die über ihre jeweiligen Länder an dem Mautaufkommen entsprechend beteiligt werden.

Das Regelungsvorhaben wird fünf Jahre nach Inkrafttreten in der dargestellten Weise (siehe Tabelle) evaluiert.

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

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatte­rin



## Anlage 3

**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 947. Sitzung am 8. Juli 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt den Entwurf des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Er sieht darin einen wichtigen weiteren Schritt zur Umsetzung von Vorschlägen der Länder hin zu einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.
- b) Aus Sicht des Bundesrates sollte die Nachrüstung von Euro-IV-Lkw mit Stickoxidminderungssystemen gefördert werden, indem diese nachgerüsteten Fahrzeuge in die Kategorie B aufgenommen werden. Damit ließe sich ein finanzieller Anreiz zur Anschaffung generieren.

Begründung:

Die Maut hat sich als ein wirksames Instrument zur beschleunigten Modernisierung der von Mautgebühren betroffenen Fahrzeugflotte erwiesen. Der Modernisierungseffekt auf die Fahrzeugflotte wirkt sich auch direkt in Städten aus, also dort, wo besonders hohe Luftbelastungen auftreten. Aufgrund der in vielen Städten auftretenden Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid hat die Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Auch die Grenzwerte für die nationalen Emissionshöchstwerte für Stickoxide werden von Deutschland überschritten. Daher ist es erforderlich, alle Maßnahmenpotenziale zu nutzen, um Stickoxidemissionen zu reduzieren. Hierzu gehört auch die Nachrüstung von Lkw und Bussen mit Stickoxidminderungssystemen, die bei Linienbussen bereits erfolgreich durchgeführt wurde. Mit Berücksichtigung einer Nachrüstung bei den Mautsätzen könnte ein wirksamer finanzieller Anreiz geschaffen werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a<sub>1</sub> – neu – (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5, Nummer 6 – neu – BFStrMG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a<sub>1</sub> einzufügen:

a<sub>1</sub>) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h.“

Begründung:

Landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr sollten nicht generell der Mautpflicht unterliegen, um mit der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen unverhältnismäßige Bürokratie zu vermeiden. Durch die Begrenzung der Ausnahme auf die beabsichtigte bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ist nur mit unerheblichen Einnahmeausfällen zu rechnen. Zudem wäre es unverhältnismäßig, wenn derartige, oft nur gelegentliche Fahrten mautpflichtig werden.

3. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c (§ 1 Absatz 4 und 5 BFStrMG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob die Mautpflicht nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung auf genau bezeichnete Abschnitte von anderen als den in Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a des Gesetzentwurfs bezeichneten Straßen auszudehnen ist, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren, aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist.

Begründung:

Durch die im Gesetzentwurf vorgesehene Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen besteht die Gefahr von Mautausweichverkehren im nachgeordneten Straßennetz. Insofern verlagert sich zukünftig die bislang in § 1 Absatz 4 und 5 BFStrMG geregelte Möglichkeit zur Ausdehnung der Mautpflicht auf andere als die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 genannten Bundesstraßen auf Straßen im nachgeordneten Netz. Die an die Bundesregierung gerichtete Prüfbitte dient dem Ziel, auch weiterhin eine bundeseinheitlich geregelte Bemautung von nicht grundsätzlich mautpflichtigen Straßen zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Verkehrssicherheit zu ermöglichen.

Die Einbeziehung von Straßen im nachgeordneten Netz sollte unter dem Vorbehalt einer konsensualen Regelung stehen, das heißt die Einbeziehung sollte nur auf Antrag des jeweils zuständigen Baulastträgers der einzubeziehenden Strecke im nachgeordneten Netz erfolgen. Damit könnte auch dem Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Rechnung getragen werden, keine Regelung in den Entwurf aufzunehmen, die zu einem zustimmungspflichtigen Gesetz führt. Die Gründe für die Mautpflicht auf Bundesstraßen gelten gleichermaßen für die durch Lkw-Verkehre hochbelasteten Strecken von logistischen Knotenpunkten des intermodalen oder kombinierten Verkehrs, wie Dienstleistungs- und Logistikparks und Güterverkehrs- und -verteilzentren mit direkter Zuordnung zum Bundesfernstraßennetz.

## Anlage 4

**Gegenäußerung der Bundesregierung****Zum Gesetzentwurf allgemein****Zu Nummer 1****Buchstabe a**

Die Bundesregierung nimmt die Auffassung des Bundesrates zur Kenntnis.

**Buchstabe b**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, die Nachrüstung von Euro-IV-Lkw mit Stickoxidminderungssystemen durch Begünstigung bei den Mautsätzen zu fördern.

Der Abgasstandard Euro-IV stellte im Rahmen der Weiterentwicklung der EU-Abgasvorschriften nur eine Zwischenstufe dar. Durch die technischen Fortschritte bei der Entwicklung der Abgastechnik bedingt kamen nur wenige Euro IV-Fahrzeuge in den Verkehr. Der Anteil der Euro-IV-Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen fällt kontinuierlich seit 2010 und betrug im Jahr 2015 nur noch 4,17 Prozent

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Euro VI</b>	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,13 %	2,50 %	12,68 %	30,41 %
<b>EEV</b>	0,04 %	0,03 %	0,03 %	0,05 %	0,25 %	2,16 %	6,79 %	12,32 %	16,32 %	17,02 %	13,81 %
<b>Euro V</b>	0,80 %	5,65 %	17,63 %	32,74 %	48,98 %	57,23 %	62,76 %	65,78 %	65,43 %	59,27 %	47,62 %
<b>Euro IV</b>	1,22 %	2,79 %	5,10 %	7,80 %	9,47 %	10,21 %	9,40 %	7,85 %	6,50 %	5,14 %	4,17 %
<b>Euro III</b>	64,11 %	67,98 %	61,25 %	49,09 %	36,67 %	27,82 %	19,51 %	12,96 %	8,63 %	5,46 %	3,66 %
<b>Euro II</b>	30,39 %	21,25 %	14,37 %	9,28 %	4,14 %	2,28 %	1,35 %	0,82 %	0,52 %	0,34 %	0,26 %
<b>Euro I</b>	3,44 %	2,30 %	1,61 %	1,04 %	0,49 %	0,30 %	0,20 %	0,14 %	0,11 %	0,08 %	0,07 %

Eine Begünstigung nachgerüsteter Euro-IV-Fahrzeuge könnte zudem kontraproduktiv wirken, da diese voraussichtlich länger im Verkehr bleiben müssten, damit sich die Kosten für die technisch aufwändige Nachrüstung mit Stickoxidminderungssystemen für die Unternehmen amortisieren. Die Bundesregierung spricht sich stattdessen für eine schnelle Flottenerneuerung mit Euro-VI-Fahrzeugen aus, um die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Es wäre darüber hinaus mit technischem und organisatorischem Aufwand für die notwendige Anpassung des Mautsystems zu rechnen, weil eine Berücksichtigung von Stickoxidminderungssystemen bei der Klassifizierung nach den Mautkategorien derzeit nicht implementiert ist. Zusätzlich würde die Kontrollierbarkeit erschwert.

**Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a1 – neu – (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5, Nummer 6 – neu – BFStrMG))**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h von der Mautpflicht auszunehmen.

Es bestehen seitens der Bundesregierung verfassungsrechtliche Bedenken im Hinblick auf eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes (Artikel 3 des Grundgesetzes). Es stellt sich die Frage, warum landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h bei einem Einsatz im geschäftsmäßigen Güterverkehr bei der Lkw-Maut begünstigt werden sollten. Ein sachlich überzeugender Differenzierungsgrund wird vom Bundesrat nicht benannt.

Das Argument einer angeblichen „unverhältnismäßigen Bürokratie“ kann nicht überzeugen. Die Mitwirkungspflichten sind für alle Mautpflichtigen gleich. Für Vielfahrer lohnt sich der Einbau eines Fahrzeuggerätes, der so genannten On-Board Unit (OBU) und damit die Teilnahme am automatischen Verfahren. Für Gelegenheitsnutzer gibt es mit der manuellen Einbuchung (Mautstellenterminals, Interneteinbuchung) ebenfalls einen unkomplizierten Weg der Mautentrichtung.

### **Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c (§ 1 Absatz 4 und 5 BFStrMG))**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates, auf genau bezeichnete Abschnitte von Straßen nach Landesrecht die Lkw-Maut ebenfalls zu erheben, nur teilweise zu.

Aktuell enthält das Bundesfernstraßenmautgesetz mit § 1 Absatz 4 und 5 eine Möglichkeit, nicht mautpflichtige Bundesstraßen durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung des Bundesrates der Mautpflicht zu unterwerfen. Als Ausweitungsgründe sieht das Gesetz die Vermeidung von Mautausweichverkehren oder Gründe der Sicherheit des Verkehrs vor.

Von dieser Ermächtigung wurde mit der „Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen“ (Mautstreckenausdehnungsverordnung) vom 8. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2858), die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) geändert worden ist, Gebrauch gemacht. Es handelt sich um Streckenabschnitte von drei Bundesstraßen (B 4, B 9 und B 75) mit einer Gesamtlänge von ca. 40 km.

Mit der geplanten Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen ab Mitte 2018 wird die Vorschrift obsolet und soll durch das vorliegende Gesetz aufgehoben werden.

Der Vorschlag des Bundesrates würde im Ergebnis bedeuten, dass § 1 Absatz 4 und 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes auf Landes- und Kommunalstraßen heruntergebrochen fortgelten soll, hinsichtlich der Ausweitungsgründe allerdings in modifizierter Form.

Aus fachlichen Überlegungen heraus gilt der Grundsatz: der Bund bemaute Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), die Länder sind für die Bemaute von Straßen nach Landesrecht (Landes- und Kommunalstraßen) zuständig.

Mit dem „Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes“ vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980), mit dem die „Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft“ (ABl. L 200 vom 7.6.2004, S. 50) sowie die „Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten“ (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11) in nationales Recht umgesetzt wurden, wurde das Mautsystemgesetz neu gefasst. Das Mautsystemgesetz sieht nunmehr ausdrücklich vor, dass die Länder mit ihren Mautsystemen die Vorgaben der Richtlinie 2004/52/EG erfüllen müssen; vgl. insbesondere die §§ 3 Absatz 1, 9 Absatz 1, 10 Absatz 2 und 5 des Mautsystemgesetzes. Das heißt, das Mautsystemgesetz geht davon aus, dass Bund und Länder separate Mautsysteme haben.

Über die Vorgaben zur Interoperabilität wird sichergestellt, dass es technisch möglich wäre, mit einem Fahrzeuggerät (OBU) in allen Mautgebieten in Europa, also auch auf Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen (soweit mautpflichtig) die Maut zu entrichten.

Eine Bemaute von Straßen nach Landesrecht (Landes- und Kommunalstraßen) durch den Bund stellt folglich eine Ausnahme vom o. g. Grundsatz dar. Hierfür bedürfte es einer Rechtsgrundlage, die jedoch mit dem vorliegenden Gesetz geschaffen werden könnte, da der Bund insoweit eine über das Straßenrecht hinausgehende konkurrierende Gesetzgebungsbefugnis verfügt. In Betracht käme eine Ermächtigung zum Erlass einer „Mautstreckenausdehnungsverordnung“ mit Zustimmung des Bundesrates analog der bisherigen Regelung.

Als Ausweitungsgründe wären in Anlehnung an den bisherigen § 1 Absatz 4 und 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes naheliegend: Vermeidung von Mautausweichverkehren oder Gründe der Verkehrssicherheit.

Um den Ausnahmecharakter nicht zu verwässern, kämen nur wenige Strecken in Betracht. Zudem stünde die Einbeziehung von einzelnen Landes- und Kommunalstraßen unter dem Vorbehalt der technischen Realisierbarkeit. Zeitlich käme eine Mauterhebung durch den Bund auf einzelnen Landes- und Kommunalstraßen nur solange in Betracht, wie die betroffenen Länder keine eigenen Mautsysteme haben.

Hinsichtlich des ebenfalls vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausweitungsgrundes „wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz“ hat die Bundesregierung Bedenken. Diese Formulierung ist zu unkonkret, so dass das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot betroffen ist, insbesondere weil sich auf der Basis dieser Formulierung eine massive Ausdehnung der Mautpflicht auf Landes- und Kommunalstraßen begründen ließe, was dem Ausnahmecharakter eines modifizierten § 1 Absatz 4 und 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht gerecht würde.





