

## **Vorblatt**

### **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

#### **Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

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

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

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

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

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

##### **B. Lösung**

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz.

##### **C. Alternativen**

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

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

#### **D. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand**

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

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

#### **E. Erfüllungsaufwand**

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

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

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

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

lastungskosten entstehen keine Informationspflichten, weil diese Daten streckenbezogen und nicht nutzerbezogen sind.

Per Saldo ergibt sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

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

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

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

### **F. Weitere Kosten**

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

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

# **Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

## **Vom**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### **Artikel 1 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

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

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

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

bb) Folgende Nummer 7 wird angefügt:

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

b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

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

2. § 3 wird wie folgt geändert:

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

„1. die Infrastrukturkosten,

2. die verursachten Luftverschmutzungskosten und

3. die verursachten Lärmbelastungskosten“.

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

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

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

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

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

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

5. Dem § 11 wird folgender Absatz 5 angefügt:

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

6. § 13 wird aufgehoben.

7. Dem § 14 wird folgender Absatz 5 angefügt:

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

8. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

**„Anlage 1**

**(zu § 3 Absatz 3)**

**Berechnung der Höhe des Mautsatzes**

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

mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:

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

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

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

- aa) 0,011 Euro in der Kategorie A,
- bb) 0,022 Euro in der Kategorie B,
- cc) 0,032 Euro in der Kategorie C,
- dd) 0,064 Euro in der Kategorie D,
- ee) 0,074 Euro in der Kategorie E,
- ff) 0,085 Euro in der Kategorie F.

- b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung:
- aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6,
  - bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,
  - cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungsklasse PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
  - dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungsklasse PMK 1 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
  - ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2,
  - ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 sowie Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3:  
0,002 Euro.“

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

„Anlage 6

(zu § 14 Absatz 5)

Mautsätze im Zeitraum vom

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

## **Artikel 2**

### **Aufhebung von Vorschriften**

1. Die Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen vom 8. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2858), die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) geändert worden ist, wird aufgehoben.
2. Die Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen vom 2. Juli 2012 (BAnz AT 04.07.2012 V1) wird aufgehoben.

**Artikel 3**  
**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

# **Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

**Vom**

## **Begründung:**

### **I. Allgemeiner Teil**

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

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

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

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

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

## 2. Ziel

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

## 3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

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

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

## 4. Erfüllungsaufwand

### a.) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

### b.) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen geänderte Informationspflichten dadurch, dass zukünftig die Gewichtsklasse als Merkmal für die Mauthöhe berücksichtigt wird (7,5 bis unter 12 Ton-

nen, 12 bis 18 Tonnen oder größer 18 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht). Dagegen entfällt zukünftig das Merkmal der Achsklasse bei mautpflichtigen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 18 Tonnen. Insgesamt bleibt es bei vier Kategorien für den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten. Im Zusammenhang mit der Anlastung der Lärmbelastungskosten entstehen keine Informationspflichten, weil diese Daten streckenbezogen und nicht nutzerbezogen sind.

#### E.2.1 jährlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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

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

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

<b>BFStrMG</b>	<b>alt</b>	<b>neu</b>
Anlage 1 Nummer 1 a)	Zwei Achsen	7,5 bis unter 12 Tonnen zGG
Anlage 1 Nummer 1 b)	Drei Achsen	12 bis 18 Tonnen zGG
Anlage 1 Nummer 1 c)	Vier Achsen	Mehr als 18 Tonnen zGG sowie bis zu drei Achsen
Anlage 1 Nummer 1 d)	Fünf oder mehr Achsen	Mehr als 18 Tonnen zGG sowie vier oder mehr Achsen

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

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

#### E.2.2 einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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

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

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

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

#### c.) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

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

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

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

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

Die notwendigen technischen Anpassungen für die Gewichtsklassen und die Anlastung der Lärmbelastungskosten wurden bereits im Zusammenhang mit der Ausweitung der

Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen beauftragt und im Zuge des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes ausgewiesen.

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

## **5. Weitere Kosten**

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

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

## **6. Evaluation**

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

## **7. Gesetzgebungskompetenz**

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

## **8. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

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

## **9. Nachhaltigkeit**

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

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)

Indikator 6 (Staatsverschuldung)

Indikator 11 (Mobilität).

## **II. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1**

Artikel 1 enthält Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

#### **Zu Buchstabe a) (§ 1 Absatz 2)**

Bisher fallen Elektrofahrzeuge in die günstigste Mautkategorie A, d.h. ein Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten wird nicht erhoben. Der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten wird aber entsprechend der Achszahl berechnet. Um in der Anfangsphase den Markthochlauf von Lkw mit Elektroantrieb mit einem zulässigen Ge-

samtgewicht ab 7,5 Tonnen zu unterstützen, sollen diese Fahrzeuge vorübergehend über den neuen Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 komplett von der Lkw-Maut befreit werden. Diese Mautbefreiung sollte in zwei bis drei Jahren anhand der dann vorliegenden Marktgegebenheiten überprüft und entschieden werden, ob und in welchem Umfang diese Fahrzeuge zur Finanzierung der Wegekosten herangezogen werden.

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

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

Bis zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, um eine nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß gestaffelte Kostenanlastung zu ermöglichen (siehe COM(2016) 501, Seite 4), stellt die Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge eine schnell umsetzbare Lösung dar, um das genannte Ziel zu unterstützen.

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

Eine Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen nach § 4 EmoG sowie § 9a in Verbindung mit Anlage 3a Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist derzeit nur für leichte Elektrofahrzeuge bis 4,25 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht möglich. Für die mautpflichtigen Elektrofahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen gibt es derzeit keine

Kennzeichnungsvorschrift. Deshalb wird für den neuen Freistellungstatbestand nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 auf eine äußere Erkennbarkeit verzichtet, bis es entsprechende Kennzeichnungsvorschriften für schwere Elektrofahrzeuge gibt. Bis dahin besteht die Möglichkeit, dass diese Fahrzeuge unter Vorlage entsprechender Unterlagen in die Liste der mautbefreiten Fahrzeuge bei der Mautsystembetreibergesellschaft eingetragen werden, um unnötige Kontrollen zu vermeiden.

#### **Zu Buchstabe b) (§ 1 Absatz 6 neu)**

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

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

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

die Kontrollpraxis wichtige Regelung ermöglicht eine vereinfachte Feststellung des zulässigen Gesamtgewichts einer Fahrzeugkombination.

### **Zu Nummer 2 (§ 3)**

#### **Zu Buchstabe a) (§ 3 Absatz 1)**

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

#### **Zu Buchstabe b) (§ 3 Absatz 5 neu)**

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

#### **Zu Nummer 3 (§ 5 Satz 3)**

Bisher regelt § 5 Satz 3, dass in der Rechtsverordnung nach Satz 2 (= Lkw-MautV) vorgesehen werden kann, dass im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der Emissionsklasse des Fahrzeuges die Maut nach dem Höchstsatz berechnet werden kann. Aufgrund der komplexer werdenden Struktur der Mautteilsätze soll zukünftig bereits im Bundesfernstraßenmautgesetz selbst festgelegt werden, welche Mauthöhe im Falle des

nicht ordnungsgemäßen Nachweises von mauterheblichen Tatsachen gilt. Dies betrifft sowohl das zulässige Gesamtgewicht (§ 5 Satz 3 neu) als auch die Emissionsklasse (§ 5 Satz 4 neu).

#### **Zu Nummer 4 (§ 8 Absatz 2)**

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

Der bisherige Satz 2 wird neuer Satz 4.

#### **Zu Nummer 5 (§ 11 Absatz 5)**

Der Bundesrat hatte im Gesetzgebungsverfahren zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BGBl. I S. 564) die neuen Vorschriften des § 1 Absatz 4 und 5 angeregt, wonach in bestimmten Fallgruppen Straßen nach Landesrecht durch den Bund bemaute werden können (Bundesrats-Drucksache 281/16 (Beschluss) vom 8. Juli 2016). Der Deutsche Bundestag ist dieser Anregung gefolgt (Bundestags-Drucksache 18/10440 vom 24. November 2016). Der neue § 11 Absatz 5 regelt, dass für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen die Zweckbindung nach § 11 Absatz 3 Satz 2 keine Anwendung findet. Ohne diese neue Regelung müssten die auf den Straßen nach Landesrecht erzielten Mauteinnahmen ebenfalls für die Bundesfernstraßen verwendet werden. Eine solche Zweckbindung wäre weder sachgerecht noch von der Gesetzgebungskompetenz des Bundes gedeckt.

#### **Zu Nummer 6 (§ 13)**

Mit Inkrafttreten des Bundesfernstraßenmautgesetzes am 19. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) wurde das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (jetzt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) in § 13 ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Zeitpunkt des Mautstarts auf bestimmten vierstreifigen Bundes-

straßen, welche die Anforderungen des § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 erfüllen, festzulegen. Die „Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen (BStrMautErhebV)“ vom 2. Juli 2012 (BAnz AT 04.07.2012 V1) legte den Beginn der Mauterhebung auf ca. 1 200 km vierstreifigen Bundesstraßen auf den 1. August 2012 fest.

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

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

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

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

### **Zu Nummer 7 (§ 14 Absatz 5)**

Die Regelung zu den Alt-Sachverhalten in § 14 wird im neuen Absatz 5 um den mit Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes abgelaufenen Zeitraum 1. Oktober 2015 bis 31.

Dezember 2018 fortgeschrieben. Parallel hierzu wird aus der bisherigen Anlage 1 die neue Anlage 6 und die Überschrift der Anlage wird angepasst.

### **Zu Nummer 8 (Anlage 1 neu)**

#### 1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten:

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

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

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

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

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

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

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

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

Die untere Gewichtsgrenze von 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist auch für das Bestehen oder Nichtbestehen der Mautpflicht relevant (§ 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2) und ist seit dem 1. Oktober 2015 technisch im Mautsystem implementiert. Die mittlere Gewichtsgrenze von 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht war vom 1. Januar 2005 bis zum 30. September 2015 die maßgebliche Gewichtsgrenze für das Bestehen oder Nichtbestehen der Mautpflicht. Folglich liegen auch hier praktische Erfahrungen mit der technischen Umsetzung vor. Die obere Gewichtsgrenze von 18 Tonnen wurde von technischen Experten ebenfalls als sinnvolle Größe ermittelt, die eine automatisierte Unterscheidung von mautpflichtigen Fahrzeugen ermöglicht.

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

## 2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten

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

### 3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten

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

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

### **Zu Nummer 9 (Anlage 6 neu)**

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

Damit ergibt sich für die Anlagen folgende Systematik:

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

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

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

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

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

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

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

### **Zu Artikel 2**

Artikel 2 regelt die Aufhebung von Vorschriften.

### **Zu Nummer 1 (MautStrAusdehnV)**

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

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

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

### **Zu Nummer 2 (BStrMautErhebV)**

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

### **Zu Artikel 3**

Regelung des Inkrafttretens.