

# Referentenentwurf

## der Bundesregierung

### Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

#### A. Problem und Ziel

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben 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) beachten. Die Richtlinie 1999/62/EG wurde durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) novelliert. Diese Änderungsrichtlinie ist am 24. März 2022 in Kraft getreten. Sie sieht unter anderem vor, dass im Falle von bestehenden Gebührensystemen für Nutzfahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind, ab dem 25. März 2027 grundsätzlich für alle für den Güterkraftverkehr bestimmte Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse eine Straßenbenutzungsgebühr erhoben werden muss. Des Weiteren verpflichtet die Richtlinie zur Umsetzung einer Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut auf Basis von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen im Rahmen der allgemeinen Umsetzungsfrist (bis 25. März 2024). Diese Differenzierung kann grundsätzlich im Rahmen des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten, im Rahmen eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen oder im Rahmen beider Gebührenbestandteile vorgenommen werden. Emissionsfreie Fahrzeuge dürfen bis 31. Dezember 2025 gänzlich von der Mautpflicht befreit werden.

Im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 wurde zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbart: „Wir werden 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“ (Zeile 1558 ff.).

Künftig wird der Lkw-Mautsatz neben den Teilsätzen für Infrastrukturkosten und externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung auch einen Teilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen beinhalten. Gemäß den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG werden Fahrzeuge in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eingeordnet. Emissionsfreie Fahrzeuge werden zunächst bis 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit. Im sich anschließenden Zeitraum sind für diese Fahrzeuge lediglich ein um 75 Prozent reduzierter Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten sowie die Mautteilsätze für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung zu entrichten.

Die Verwendung der Mauteinnahmen wird neu geregelt. Die Hälfte der Mauteinnahmen ist weiterhin zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege.

Die Mautdaten dürfen bislang nur in anonymisierter Form für andere Zwecke als für Zwecke der Lkw-Maut genutzt werden. Mit dem vorliegenden Gesetz soll zusätzlich die Nutzung

pseudonymisierter Mautdaten ermöglicht werden, zum Beispiel für die Belegungserfassung von Lkw-Stellplätzen.

Ab dem 1. Juli 2024 müssen alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen für die Benutzung von Bundesfernstraßen Maut entrichten. Darunter fallen sowohl Solofahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen als auch Fahrzeugkombinationen, deren Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist. Von der Mautpflicht ausgenommen werden sollen Fahrten von Handwerkern oder Personen mit handwerksähnlichen Berufen mit Fahrzeugen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen.

Die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) ist am 19. April 2019 in Kraft getreten und wurde fristgemäß mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes vom 8. Juni 2021 (BGBl. I S. 1603) umgesetzt. Die Europäische Kommission hat mit Mahnschreiben vom 29. September 2022 ein Vertragsverletzungsverfahren wegen teilweiser Nichtumsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 (INFR(2022)2017) gegen Deutschland eingeleitet. Um eine möglichst frühzeitige Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens zu erreichen, soll im Mautsystemgesetz eine Berichtspflicht Deutschlands gegenüber der Europäischen Kommission ergänzt werden.

Das Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabengesetz) wird aufgehoben, da der Europäische Gerichtshof das Konzept für die geplante Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland mit Urteil vom 18. Juni 2019 (Rechtssache C-591/17) für nicht mit dem Unionsrecht vereinbar erklärt hat. In der Folge werden auch das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, das Bundesgebührengesetz und das Straßenverkehrsgesetz angepasst.

## **B. Lösung; Nutzen**

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz hinsichtlich der Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung (Artikel 1), hinsichtlich der Ausdehnung der Lkw-Maut auf Lkw mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen (Artikel 2) sowie zur Einführung eines um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten (Artikel 3). Weitere Einzelheiten zur Ausgestaltung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung werden in einem separaten Rechtsetzungsverfahren zur Anpassung der Lkw-Maut-Verordnung geregelt. Das Bundesfernstraßenmautgesetz soll künftig die Nutzung pseudonymisierter Mautdaten ermöglichen.

Die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung ist eine wichtige Maßnahme für die Minderung der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr und zur Erreichung des Klimaschutzziels. Durch die Einführung wird ein Preissignal gesetzt, durch das für die Güterverkehrsbranche die Nutzung von Lkw mit alternativen Antrieben – wie Batterie- und Brennstoffzellen-Lkw – kostenseitig deutlich attraktiver wird. Der Markthochlauf dieser Fahrzeuge wird benötigt, um das Ziel - ein Drittel elektrische Fahrleistung im Jahr 2030 - zu erreichen. Zudem werden durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und die Ausdehnung der Lkw-Maut auf Lkw mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen zusätzliche Einnahmen generiert, die nicht nur für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen sondern auch im Rahmen der gesetzlichen Regelung für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität zur Verfügung stehen.

Im Mautsystemgesetz wird eine Berichtspflicht Deutschlands gegenüber der Europäischen Kommission ergänzt (Artikel 4).

Des Weiteren wird das Infrastrukturabgabengesetz aufgehoben (Artikel 5). In der Folge werden auch das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, das Bundesgebührengesetz und das Straßenverkehrsgesetz angepasst (Artikel 6 bis 8).

### C. Alternativen

Keine. Die Anpassung des Lkw-Mautsystems hinsichtlich der Einführung einer Kohlenstoffdioxid-Differenzierung sowie die Umstellung vom zulässigen Gesamtgewicht auf die technisch zulässige Gesamtmasse, wie auch die Einbeziehung der Fahrzeuge mit mehr als 3,5 und weniger als 7,5 Tonnen sind unionsrechtlich (Richtlinie 1999/62/EG) geboten.

### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der neuen Mautsätze werden bis 31.12.2027 folgende Mauteinnahmen in Milliarden Euro für den Bund erwartet:

Jahr	Infrastrukturkosten	Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten	Verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen	Summe
2023	6,451	1,548	0,000	7,999
davon >3,5t bis <7,5t	0,000	0,000	0,000	0,000
2024	6,689	1,693	6,755	15,137
davon >3,5t bis <7,5t	0,156	0,113	0,227	0,496
2025	6,984	1,887	7,149	16,020
davon >3,5t bis <7,5t	0,372	0,266	0,539	1,177
2026	7,092	1,936	7,230	16,258
davon >3,5t bis <7,5t	0,375	0,260	0,533	1,168
2027	7,175	1,987	7,304	16,466
davon >3,5t bis <7,5t	0,373	0,255	0,528	1,156
2023 bis 2027	34,391	9,051	28,438	71,880

davon >3,5t bis <7,5t	1,276	0,894	1,827	3,997
-----------------------	-------	-------	-------	-------

Die Mehreinnahmen durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung (nur Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen berücksichtigt) belaufen sich auf 26,611 Mrd. Euro (2024 – 2027). Die Mehreinnahmen durch die Mautausdehnung auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse belaufen sich auf 3,997 Mrd. Euro (2024 – 2027), wovon 1,827 Mrd. Euro (2024 – 2027) auf die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung entfallen. Gleichzeitig kommt es zu Mindereinnahmen bei den bisher mautpflichtigen Fahrzeugen von 0,250 Mrd. Euro (2023 – 2027).

Die Mautmehreinnahmen sind für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes sowie für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität vorgesehen. Über die Höhe der dem Einzelplan 12 aus den Mautmehreinnahmen zusätzlich zufließenden Haushaltsmittel ist im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2024 und der Finanzplanung bis 2027 zu entscheiden.

Die Ausgaben für Personal- und Sachmittel umfassen einmalige und laufende Ausgaben.

Über die Deckung des Personalbedarfs ist im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2024 und der Finanzplanung bis 2027 zu entscheiden.

Für die Toll Collect GmbH fallen einmalige Ausgaben in Höhe von 59 000 000 Euro und laufende Ausgaben in Höhe von 5 936 000 Euro an.

Die Verwaltungsausgaben des Bundesamtes für Logistik und Mobilität und die Vergütung der Toll Collect GmbH und der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes werden gemäß § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz aus dem Mautaufkommen geleistet.

## **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**

Durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung entsteht der Wirtschaft jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 14 604 446 Euro und einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 39 958 240 Euro.

#### **Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Es entstehen jährliche Bürokratiekosten für die Wirtschaft in Höhe von 8 690 846 Euro.

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

### Bund:

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Logistik und Mobilität ein einmaliger Umstellungsaufwand (Einmalkosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (laufende Kosten) an.

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität geht von einmaligen Kosten in Höhe von circa 33 212 632 Euro aus. Die laufenden Kosten (Personalkosten) werden geschätzt bei 30 750 651,65 Euro liegen.

Die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH plant mit Einmalkosten in Höhe von 59 000 000 Euro sowie mit laufenden Kosten in Höhe von 5 936 000 Euro.

In Abhängigkeit der zu erwartenden steigenden Mauteinnahmen ist mit einer Steigerung der Vergütungshöhe der Toll Collect GmbH und der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes zu rechnen.

### Länder und Kommunen:

Die Länder und Kommunen betreiben derzeit keine Mautsysteme. Daher fallen dort keine Kosten im Zusammenhang mit diesem Gesetz an.

Eine Evaluierung der jährlichen Kosten ist nicht erforderlich, da diese aus der Umsetzung von Vorgaben der Europäischen Union entstehen.

## **F. Weitere Kosten**

Die Anpassung der Mautsätze hinsichtlich der Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und der Einbeziehung des Fahrzeugsegments über 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse führen zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben und mautpflichtige Fahrzeuge einsetzen, von rund 7,62 Mrd. Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2024 - 2027). Die kostenseitige Belastung durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung beträgt 6,65 Mrd. Euro pro Jahr und die durch die Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse rund 1 Mrd. Euro pro Jahr. Die kostenseitige Belastung entspricht den prognostizierten Mautmehreinnahmen durch Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und der Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse, die dem 2. und 3. Ergänzungsbericht zum Wegekostengutachten 2023 bis 2027 entnommen werden können.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Güterkraftverkehrsunternehmen die Mautmehrkosten weiterreichen werden, so dass Einzelpreisadjustierungen zu erwarten sind. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, können daher nicht ausgeschlossen werden. Da die Mautkosten jedoch nur einen geringen Anteil der Transportkosten und somit einen noch geringeren der Gesamtkosten (Endprodukt) ausmachen (ca. 0,1 %-Punkte bei Kohlenstoffdioxid-Aufschlag basierend auf Tonnenpreis von 200€/t Kohlenstoffdioxid), sind die Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau marginal. Unter der Annahme, dass die Transportkostenerhöhung in Höhe von 0,1%-Punkte vollständig in den Preis eines Produktes überwältzt wird, stiege beispielsweise ein Produktpreis von 100,00 Euro auf 100,10 Euro,

## Referentenentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

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 31 des Gesetzes vom 2. März (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 7 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 (EU) 2022/362 (ABl. L 069 vom 4.3.2022, S. 1) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen,

1. die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und

2. deren technisch zulässige Gesamtmasse mindestens 7,5 Tonnen beträgt.

Im Fall von Fahrzeugkombinationen besteht eine Pflicht zur Entrichtung der Maut nur, wenn das Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist. Die technisch zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination im Rahmen dieses Gesetzes wird aus der Summe der technisch zulässigen Gesamtmasse der Einzelfahrzeuge berechnet.“

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„7. emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 29 Buchstabe a 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 (EU) 2022/362 (ABl. L 069 vom 4.3.2022, S. 1) geändert wurde, bis 31. Dezember 2025,“

bb) In Nummer 8 wird der zweite Halbsatz gestrichen und das Semikolon durch einen Punkt ersetzt.

cc) Es wird folgende Nummer 9 angefügt:

„9. emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne der Nummer 7 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 4,25 Tonnen.“

dd) Folgender Satz wird angefügt:

„Als emissionsfreie Fahrzeuge gelten auch solche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, deren Primärenergieträger für die Bereitstellung der Antriebsenergie in der reinen chemischen Verbrennungsreaktion kein Kohlenstoffdioxid erzeugt. Kohlenstoffdioxid-Anteile im Abgas, die aus der Verbrennung technischer Hilfsstoffe entstehen, werden in dieser Klassifizierung nicht berücksichtigt.“

c) In Absatz 4 werden die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

d) Absatz 6 wird aufgehoben.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Am Ende der Nummer 2 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

bb) Am Ende der Nummer 3 wird das Wort „und“ eingefügt.

cc) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. die Kosten der verkehrsbedingten Kohlenstoffdioxid-Emissionen“

b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zum Zwecke der Staureduzierung für bestimmte Zeiträume auf genau bezeichneten Abschnitten der mautpflichtigen Straßen nach Maßgabe des Satzes 2 die in Anlage 1 festgelegten Mautteilsätze für Infrastrukturkosten für Zeiten besonderer verkehrlicher Belastung zu erhöhen oder für besonders verkehrsarme Zeiten zu ermäßigen. Für den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 müssen folgende Anforderungen erfüllt sein:

1. die Differenzierung ist transparent, wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und ist allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich;
2. die Differenzierung erfolgt nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit;
3. kein Mautteilsatz für Infrastrukturkosten beträgt mehr als 175 % des durchschnittlichen Mautteilsatzes für die jeweilige Fahrzeugkategorie;
4. die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Staureduzierung der höhere Mautteilsatz für Infrastrukturkosten erhoben wird, betragen höchstens sechs Stunden pro Tag;

5. die Differenzierung wird für den überlasteten Straßenabschnitt auf transparente und ertragsneutrale Weise gestaltet und angewandt, indem Verkehrsteilnehmern, die den betreffenden Straßenabschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeiten nutzen, ermäßigte Mautgebühren und denjenigen Verkehrsteilnehmern, die denselben Abschnitt während der Stoßzeiten nutzen, erhöhte Mautgebühren berechnet werden;
  6. zusätzliche Einnahmen dürfen nicht erzielt werden.“
3. In § 3a Satz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
  4. § 4 wird wie folgt geändert:
    - a) In Absatz 3 Nummer 5 werden nach dem Wort „Kennzeichen“ die Wörter „und Fahrzeugidentifikationsnummer“ eingefügt.
    - b) In Absatz 4 Satz 3 und Absatz 5 Satz 2 werden jeweils die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
  5. In § 4h Satz 1 und 2 und § 4i Satz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
  6. § 5 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 5

##### Nachweispflicht des Mautschuldners

(1) Der Mautschuldner hat auf Verlangen des Betreibers nach § 4 Absatz 3 Satz 1, eines Anbieters nach § 10 Absatz 1 oder § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes oder des Bundesamtes für Logistik und Mobilität, die für die Maut maßgeblichen Tatsachen nachzuweisen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten der Nachweisführung zu regeln. Im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der technisch zulässigen Gesamtmasse des Kraftfahrzeuges 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 Schadstoffklasse des Fahrzeuges wird der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten nach dem Höchstsatz in Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe a Kategorie F berechnet. Im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse des Fahrzeuges wird der Mautteilsatz für die Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen nach Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse 1 in Anlage 1 Nummer 4 berechnet.

(2) Besteht zwischen dem Mautschuldner und dem Betreiber nach § 4 Absatz 3 Satz 1 oder einem Anbieter nach § 10 Absatz 1 oder § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes Uneinigkeit über die für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmale des Kraftfahrzeuges oder der Fahrzeugkombination, hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität diese auf Antrag festzustellen.“

7. § 7 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:
    - „6. folgende im Fahrzeuggerät gespeicherte Daten:



- a) Zeitpunkt der Aktivierung,
  - b) der aktuelle Betriebszustand, die letzten drei vorherigen Betriebszustände sowie Zeitpunkt und Ort des jeweiligen Wechsels des Betriebszustandes,
  - c) Ort, Zeitpunkt und Qualität der letzten Positionsermittlung,
  - d) Ort und Zeitpunkt der letzten Empfangsbestätigung durch den Fahrzeugführer sowie die bestätigte Systembenachrichtigung,
  - e) die Fahrzeugklasse, die aktuell gültige und die zuvor gespeicherte technisch zulässige Gesamtmasse und die aktuell gültige und die zuvor gespeicherte Anzahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination,
  - f) Vertragsnummer des Nutzers, Identifikationsnummer des Fahrzeuggerätes sowie
  - g) die Identifikationsnummer des Betreibers oder des Anbieters nach den §§ 4e und 4f, und“.
- b) In Nummer 7 werden die Wörter „Identifikationsnummer und Betriebszustand des Fahrzeuggeräts sowie“ gestrichen und das Komma durch einen Punkt ersetzt.
- c) Die Nummern 8 und 9 werden aufgehoben.
8. § 8 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Im Fall des Satzes 1 wird beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d, beim Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe a Kategorie F sowie beim Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen der Betrag nach Anlage 1 Nummer 4 Buchstabe a zugrunde gelegt, es sei denn, der Mautschuldner kann nachweisen, dass eine günstigere Fallgruppe vorliegt.“
9. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) Dem Absatz 4 wird folgender Satz 2 angefügt:
- „Werden die Daten nach § 7 Absatz 2 Satz 1 im Rahmen eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten oder im Rahmen eines Nacherhebungsverfahrens verarbeitet, gelten über Satz 1 hinaus die allgemeinen datenschutzrechtlichen Vorschriften für das Bußgeldverfahren oder für das Verwaltungsverfahren.“
- b) Die Absätze 6 und 7 werden wie folgt gefasst:
- „(6) Nach diesem Gesetz gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form für statistische Zwecke und für Zwecke des Verkehrsmanagements verwendet werden. Die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 2, 6, 8 und 10 gespeicherten Daten dürfen unmittelbar nach ihrer Erhebung in pseudonymisierter Form für statistische Auswertungen zum Zwecke der Verkehrslenkung sowie der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit verwendet werden, soweit die Verwendung für diese Zwecke in pseudonymisierter Form erforderlich ist und kein Grund zu der Annahme besteht, dass die schutzwürdigen Interessen der betroffenen Personen an dem Ausschluss der Verwendung überwiegen. Die nach Satz 2

verwendeten Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 2, 6, und 8 sind unverzüglich nach Erreichung des Zwecks, zu dem sie pseudonymisiert wurden, spätestens aber nach 120 Tagen automatisiert zu löschen oder für die Zwecke des Satz 1 zu anonymisieren. Die nach Satz 2 verwendeten Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 sind nach ihrer statistischen Auswertung unverzüglich automatisiert zu löschen.

(7) Die Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1, 2 und 6 werden in anonymisierter Form in regelmäßigen Abständen durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität über den Nationalen Zugangspunkt nach § 2 Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juni 2017 (BGBl. I S. 2690) geändert worden ist, allen Interessierten gebührenfrei und in standardisierter Form bereitgestellt.“

10. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.

bb) Der Nummer 2 wird am Ende das Wort „sowie“ angefügt.

cc) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. im Zusammenhang mit der Durchführung des Mautsystemgesetzes“.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(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 aus den Mautteilsätzen nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Das angefallene Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 steht dem Bund zu. Das dem Bund zustehende Mautaufkommen ist zur Hälfte zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege zu verwenden. Ist der Träger der Straßenbaulast nicht der Bund wird das dem Träger nach Satz 1 zustehende Mautaufkommen über den Bundeshaushalt zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zugewiesen. Ist der Bund Träger der Straßenbaulast, stellt er das ihm nach Satz 1 zustehende Mautaufkommen der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes anteilig für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz im Rahmen der Maßgaben des Satzes 3 zur Verfügung.“

c) Absatz 4 wird aufgehoben.

d) Die bisherigen Absätze 5 und 6 werden die Absätze 4 und 5.

11. Folgender § 13 wird eingefügt:

„§ 13

Bericht über die erhobenen Mautgebühren

(1) Bis zum 25. März 2025 und anschließend alle fünf Jahre veröffentlicht das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in zusammengefasster Form einen Bericht über die erhobenen Mautgebühren.

(2) Der nach Absatz 1 zu veröffentlichende Bericht hat folgende Angaben zu enthalten:

1. die Entwicklungen bei Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur, insbesondere der gebührenpflichtigen Netze und Fahrzeugkategorien, einschließlich der Ausnahmen von der Mautpflicht;
2. die Differenzierung des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten nach Fahrzeugklasse;
3. die Differenzierung des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten nach der Tageszeit oder der Tageskategorie;
4. die Gebühren für externe Kosten, die auf die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum erhoben werden;
5. die Mautteilsätze für Infrastrukturkosten und die Gesamteinnahmen aus diesen Mautteilsätzen;
6. die Gesamteinnahmen aus Gebühren für externe Kosten;
7. die Gesamteinnahmen aus Mautgebühren;
8. die Verwendung der erzielten Einnahmen und Angaben darüber, inwiefern die in Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Ziele dadurch erreicht werden konnten, oder, wenn diese Einnahmen in den Staatshaushalt fließen, Informationen zur Höhe der Ausgaben für Straßenverkehrsinfrastrukturprojekte und Projekte im Bereich nachhaltiger Verkehr; und
9. die Entwicklung des Anteils der Fahrzeuge in den verschiedenen Emissionsklassen auf mautpflichtigen Straßen.“

12. § 13a Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates einen Zeitpunkt nach dem 1. Dezember 2023 zu bestimmen, zu dem die Erhebung eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 erfolgen soll, soweit es aus einem technischen oder rechtlichen Grund im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Erhebung der Maut erforderlich ist. Der Zeitpunkt ist so festzulegen, dass die Erhebung des Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen schnellstmöglich nach dem Entfallen des Grundes für die Rechtsverordnung erhoben werden kann.“

13. § 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 2 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 31. August 2007 geltenden Fassung anzuwenden.“

b) In Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 3 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 31. Dezember 2008 geltenden Fassung anzuwenden.“

c) In Absatz 3 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 4 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 31. Dezember 2014 geltenden Fassung anzuwenden.“

d) In Absatz 4 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 5 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 30. September 2015 geltenden Fassung anzuwenden.“

e) In Absatz 5 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 6 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 31. Dezember 2018 geltenden Fassung anzuwenden.“

f) In Absatz 6 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 7 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 27. Oktober 2020 geltenden Fassung anzuwenden.“

g) In Absatz 7 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 8 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 30. September 2021 geltenden Fassung Anwendung.“

h) In Absatz 8 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Im Rahmen der Anlage 9 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 31. Dezember 2022 geltenden Fassung anzuwenden.“

i) Es wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2023 und bis zum Ablauf des 30. November 2023 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 10. Im Rahmen der Anlage 10 ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der am 30. November 2023 geltenden Fassung anzuwenden.“

14. 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 für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen

a) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,067 Euro,

- b) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,109 Euro,
- c) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu drei Achsen 0,143 Euro,
- d) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen sowie vier oder mehr Achsen 0,155 Euro.

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

a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achsanzahl in Euro:

Kategorie	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 oder mehr Achsen
A	0,015	0,015	0,022	0,023
B	0,043	0,052	0,062	0,062
C	0,059	0,063	0,080	0,087
D	0,088	0,101	0,134	0,149
E	0,113	0,121	0,164	0,182
F	0,114	0,123	0,169	0,187
G	0,001	0,001	0,001	0,001

b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien A bis F auf Grund ihrer Schadstoffklasse sowie zur Kategorie G:

- aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI,
- bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse EURO V,
- cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO IV,
- dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO III,
- ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO II,
- ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO I sowie Fahrzeuge, die keiner EURO-Schadstoffklasse oder EEV Klasse angehören.
- gg) Kategorie G Umweltfreundlichere Fahrzeuge als Kategorie A (inklusive emissionsfreie Fahrzeuge ab dem 01.01.2026)

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achsanzahl für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 in Euro:

7,5 t bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,016	0,016	0,016	0,012

4. Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 4

a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse, Schadstoffklasse, technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl in Euro:

Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse		7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen	>18 t und 5 und mehr Achsen
1	EURO I und schlechter	0,080	0,104	0,158	0,158	0,162
	EURO II EURO III	0,080	0,104	0,138	0,138	0,162
	EURO IV EURO V EEV Klasse 1	0,080	0,100	0,134	0,134	0,160
	EURO VI	0,080	0,100	0,124	0,134	0,158
2		0,076	0,096	0,118	0,128	0,150
3		0,072	0,090	0,111	0,120	0,142
4		0,040	0,050	0,063	0,068	0,079
5		0	0	0	0	0

b) Die Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 zu den in Buchstabe a) aufgeführten Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen erfolgt nach Artikel 7ga Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 Nr. 28, 30, 34 bis 38 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022. Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 wird die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 sechs Jahre nach seiner Erstzulassung auf Basis der zum Überprüfungszeitpunkt geltenden Grenzwerte neu ermittelt. Die gegebenenfalls neu ermittelte Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse wird spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs wirksam.“

15. Folgende Anlage 10 wird angefügt:

„Anlage 10

(zu § 14 Absatz 9)

Mautsätze im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 30. November 2023

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen

a) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,067 Euro,

b) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,109 Euro,

c) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu drei Achsen 0,143 Euro,

d) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie vier oder mehr Achsen 0,155 Euro.

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

a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach zulässigem Gesamtgewicht und Achsanzahl in Euro:

Kategorie	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
A	0,015	0,015	0,022	0,023
B	0,043	0,052	0,062	0,062
C	0,059	0,063	0,080	0,087
D	0,088	0,101	0,134	0,149
E	0,113	0,121	0,164	0,182
F	0,114	0,123	0,169	0,187

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 differenziert nach zulässigem Gesamtgewicht und Achsanzahl je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 in Euro

7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,016	0,016	0,016	0,012

## Artikel 2

### Weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 werden die Wörter „mindestens 7,5 Tonnen“ durch die Wörter „**mehr als 3,5 Tonnen**“ ersetzt.
  - b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 9 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.
    - bb) Folgende Nummer 10 wird angefügt:

„10. Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden.“
2. Dem § 14 wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Dezember 2023 und bis zum Ablauf des 30. Juni 2024 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 11.“
3. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1

(zu § 3 Absatz 3)

#### Berechnung der Höhe des Mautsatzes

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen
  - a) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 bis weniger als 7,5 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,052 Euro,
  - b) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse ab 7,5 Tonnen bis weniger als 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,066 Euro,



c) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse ab 12 Tonnen bis einschließlich 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,107 Euro,

d) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen und bis zu drei Achsen 0,141 Euro,

e) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen und mit vier oder mehr Achsen 0,155 Euro.

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

a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achsanzahl in Euro:

Kategorie	>3,5 t bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 t bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 oder mehr Achsen
A	0,011	0,015	0,015	0,022	0,023
B	0,043	0,043	0,052	0,062	0,062
C	0,055	0,059	0,063	0,080	0,087
D	0,079	0,088	0,101	0,134	0,149
E	0,098	0,113	0,121	0,164	0,182
F	0,102	0,114	0,123	0,169	0,187
G	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001

b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien A bis F auf Grund ihrer Schadstoffklasse sowie zur Kategorie G:

aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI,

bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse EURO V,

cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO IV,

dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO III,

ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO II,

ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO I sowie Fahrzeuge, die keiner EURO-Schadstoffklasse oder EEV Klasse angehören.

gg) Kategorie G Umweltfreundlichere Fahrzeuge als Kategorie A (inklusive emissionsfreie Fahrzeuge ab dem 01.01.2026)

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achsanzahl für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 in Euro:

>3,5 bis <7,5 t	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,014	0,016	0,016	0,016	0,012

4. Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 4

a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse, Schadstoffklasse, technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 in Euro:

Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse		>3,5 bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t und 4 Achsen	>18 t mit 5 oder mehr Achsen
1	EURO I und schlechter	0,080	0,080	0,104	0,158	0,158	0,162
	EURO II EURO III	0,080	0,080	0,104	0,138	0,138	0,162
	EURO IV EURO V EEV Klasse 1	0,080	0,080	0,100	0,134	0,134	0,160
	EURO VI	0,074	0,080	0,100	0,124	0,134	0,158
2		0,070	0,076	0,096	0,118	0,128	0,150
3		0,067	0,072	0,090	0,111	0,120	0,142
4		0,037	0,040	0,050	0,063	0,068	0,079
5		0	0	0	0	0	0

b) Die Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 zu den in Buchstabe a) aufgeführten Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen erfolgt nach Artikel 7ga Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 Nummer 28, 30, 34 bis 38 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022. Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 Satz 1 wird die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 sechs Jahre nach seiner Erstzulassung auf Basis der zum Überprüfungszeitpunkt geltenden Grenzwerte neu ermittelt. Die gegebenenfalls neu ermittelte Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse wird spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs wirksam.“

4. Folgende Anlage 11 wird angefügt:

„Anlage 11

(zu § 14 Absatz 10)

Mautsätze im Zeitraum vom 1. Dezember 2023 bis zum 30. Juni 2024

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen
  - a) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,067 Euro,
  - b) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,109 Euro,
  - c) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu drei Achsen 0,143 Euro,
  - d) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen sowie vier oder mehr Achsen 0,155 Euro.
2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 2

a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achsanzahl in Euro:

Kategorie	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 oder mehr Achsen
A	0,015	0,015	0,022	0,023
B	0,043	0,052	0,062	0,062
C	0,059	0,063	0,080	0,087
D	0,088	0,101	0,134	0,149
E	0,113	0,121	0,164	0,182
F	0,114	0,123	0,169	0,187
G	0,001	0,001	0,001	0,001

b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien A bis F auf Grund ihrer Schadstoffklasse sowie zur Kategorie G:

- aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI,
- bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse EURO V,
- cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO IV,
- dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO III,
- ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO II,
- ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO I sowie Fahrzeuge, die keiner EURO-Schadstoffklasse oder EEV Klasse angehören.
- gg) Kategorie G Umweltfreundlichere Fahrzeuge als Kategorie A (inklusive emissionsfreie Fahrzeuge ab dem 01.01.2026)

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 in Euro:

7,5 t bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,016	0,016	0,016	0,012

4. Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 4

a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse, Schadstoffklasse, technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl in Euro:

Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse		7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen	>18 t mit 5 und mehr Achsen
1	EURO I und schlechter	0,080	0,104	0,158	0,158	0,162
	EURO II EURO III	0,080	0,104	0,138	0,138	0,162
	EURO IV EURO V EEV Klasse 1	0,080	0,100	0,134	0,134	0,160
	EURO VI	0,080	0,100	0,124	0,134	0,158
		0,076	0,096	0,118	0,128	0,150
2		0,072	0,090	0,111	0,120	0,142
3		0,040	0,050	0,063	0,068	0,079
4		0	0	0	0	0
5						

b) Die Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 zu den in Buchstabe a) aufgeführten Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen erfolgt nach Art. 7ga Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Art. 2 Absatz 1 Nr. 28, 30, 34 bis 38 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022. Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 wird die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 sechs Jahre nach seiner Erstzulassung auf Basis der zum Überprüfungszeitpunkt geltenden Grenzwerte neu ermittelt. Die gegebenenfalls neu ermittelte Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse wird spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs wirksam.“

## Artikel 3

### Weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 2 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 14 wird folgender Absatz 11 angefügt:

„(11) Für Sachverhalte, die ab dem 01. Juli 2024 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2025 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 12.“

2. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

### Berechnung der Höhe des Mautsatzes

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse, Achszahl und Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse in Euro

- a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:

Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse	>3,5 bis <7,5 t	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
1-4	0,052	0,066	0,107	0,141	0,155
5	0,013	0,017	0,027	0,036	0,039

- b) Die Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 zu den in Buchstabe a) aufgeführten Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen erfolgt nach Nummer 4 Buchstabe b).

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

- a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl in Euro:

Kategorie	>3,5 t bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 t bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
A	0,011	0,015	0,015	0,022	0,023
B	0,043	0,043	0,052	0,062	0,062
C	0,055	0,059	0,063	0,080	0,087
D	0,079	0,088	0,101	0,134	0,149
E	0,098	0,113	0,121	0,164	0,182
F	0,102	0,114	0,123	0,169	0,187
G	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001

- b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a) aufgeführten Kategorien A bis F auf Grund ihrer Schadstoffklasse oder EEV Klasse sowie zur Kategorie G:

- aa) Kategorie A      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI,
- bb) Kategorie B      Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse EURO V,
- cc) Kategorie C      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO IV,
- dd) Kategorie D      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO III,
- ee) Kategorie E      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO II,

- ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO I sowie Fahrzeuge, die keiner EURO-Schadstoffklasse oder EEV Klasse angehören,
- gg) Kategorie G Umweltfreundlichere Fahrzeuge als Kategorie A (inklusive emissionsfreie Fahrzeuge ab dem 01.01.2026).

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 in Euro:

>3,5 t bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 t bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,014	0,016	0,016	0,016	0,012

4. Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 4
- a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse, Schadstoffklasse, technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 in Euro:

Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse		>3,5 t bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 t bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t und 4 Achsen	>18 t mit 5 oder mehr Achsen
1	EURO I und schlechter	0,080	0,080	0,104	0,158	0,158	0,162
	EURO II EURO III	0,080	0,080	0,104	0,138	0,138	0,162
	EURO IV EURO V EEV Klasse 1	0,080	0,080	0,100	0,134	0,134	0,160
	EURO VI	0,074	0,080	0,100	0,124	0,134	0,158
		0,070	0,076	0,096	0,118	0,128	0,150
2		0,067	0,072	0,090	0,111	0,120	0,142
3		0,037	0,040	0,050	0,063	0,068	0,079
4		0	0	0	0	0	0
5							

- b) Die Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 zu den in Buchstabe a) aufgeführten Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen erfolgt nach Artikel 7ga Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 Nummer 28, 30, 34 bis 38 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022. Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 wird die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 sechs Jahre nach seiner Erstzulassung auf Basis der zum Überprüfungszeitpunkt geltenden Grenzwerte neu ermittelt. Die gegebenenfalls neu ermittelte Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse wird spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs wirksam.“

3. Folgende Anlage 12 wird angefügt:

Mautsätze im Zeitraum vom 1. Juli 2024 bis zum 31. Dezember 2025

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen
  - a) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis weniger als 7,5 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,052 Euro,
  - b) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse ab 7,5 Tonnen bis weniger als 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,066 Euro,
  - c) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse ab 12 Tonnen bis einschließlich 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,107 Euro,
  - d) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen und bis zu drei Achsen 0,141 Euro,
  - e) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 18 Tonnen und mit vier oder mehr Achsen 0,155 Euro.

2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 2
  - a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achsanzahl in Euro:

Kategorie	>3,5 t bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 t bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 oder mehr Achsen
A	0,011	0,015	0,015	0,022	0,023
B	0,043	0,043	0,052	0,062	0,062
C	0,055	0,059	0,063	0,080	0,087
D	0,079	0,088	0,101	0,134	0,149
E	0,098	0,113	0,121	0,164	0,182
F	0,102	0,114	0,123	0,169	0,187
G	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001

- b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien A bis F auf Grund ihrer Schadstoffklasse sowie zur Kategorie G:
  - aa) Kategorie A      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI,
  - bb) Kategorie B      Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse EURO V,
  - cc) Kategorie C      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO IV,
  - dd) Kategorie D      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO III,
  - ee) Kategorie E      Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO II,



- ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO I sowie Fahrzeuge, die keiner EURO-Schadstoffklasse oder EEV angehören,
- gg) Kategorie G Umweltfreundlichere Fahrzeuge als Kategorie A (inklusive emissionsfreie Fahrzeuge ab dem 01.01.2026)

3. Mauteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer differenziert nach technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 in Euro:

>3,5 t bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,014	0,016	0,016	0,016	0,012

4. Mauteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 4

- a) Für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse, Schadstoffklasse, technisch zulässiger Gesamtmasse und Achszahl nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 in Euro:

Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse		>3,5 t bis <7,5 t	7,5 t bis <12 t	12 t bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	>18 t und 4 Achsen	>18 t mit 5 oder mehr Achsen
1	EURO I und schlechter	0,080	0,080	0,104	0,158	0,158	0,162
	EURO II	0,080	0,080	0,104	0,138	0,138	0,162
	EURO III	0,080	0,080	0,104	0,138	0,138	0,162
	EURO IV	0,080	0,080	0,104	0,138	0,138	0,162
	EURO V EEV Klasse 1	0,080	0,080	0,100	0,134	0,134	0,160
	EURO VI	0,074	0,080	0,100	0,124	0,134	0,158
2		0,070	0,076	0,096	0,118	0,128	0,150
3		0,067	0,072	0,090	0,111	0,120	0,142
4		0,037	0,040	0,050	0,063	0,068	0,079
5		0	0	0	0	0	0

- b) Die Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 zu den in Buchstabe a) aufgeführten Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen erfolgt nach Artikel 7ga Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 Nummer 28, 30, 34 bis 38 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022. Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 wird die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 sechs Jahre nach seiner Erstzulassung auf Basis der zum Überprüfungszeitpunkt geltenden Grenzwerte neu ermittelt. Die gegebenenfalls neu ermittelte Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse wird spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs wirksam.“

## Artikel 4

### Änderung des Mautsystemgesetzes

Das Mautsystemgesetz vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 34 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 35 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat der Europäischen Kommission zur Erfüllung der Berichtspflicht nach Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2019/520 bis zum 19. April 2026 und danach bis zum 19. April eines jeden dritten Jahres einen umfassenden Bericht zu übermitteln. Der umfassende Bericht hat die Zahl der automatisierten Suchanfragen zu enthalten, die das Bundesamt für Logistik und Mobilität im Falle der Nichtentrichtung der Maut im Anschluss an diese Nichtentrichtung an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaates gerichtet hat, zusammen mit der Anzahl der ergebnislosen Anfragen. Der umfassende Bericht hat ferner eine Beschreibung der Folgemaßnahmen zu enthalten, die wegen der Nichtentrichtung der Maut eingeleitet wurden sowie die Anzahl der auf Grund der Nichtentrichtung der Maut versendeten Informationsschreiben nach § 36.“

2. In § 18 Absatz 2 Satz 1 und 2, § 28 Absatz 1 Satz 1 und 2, § 29 Absatz 4, § 31 Absatz 1 und 2 und § 37 Absatz 1, 3 und 4 werden jeweils die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

## Artikel 5

### Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes

Das Infrastrukturabgabengesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904), das zuletzt durch Artikel 37 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird aufgehoben.

## Artikel 6

### Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 32 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
2. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2 Buchstabe e wird aufgehoben.
- b) In Nummer 10 wird das Komma durch einen Punkt ersetzt.
- c) Nummer 11 wird aufgehoben.

## **Artikel 7**

### **Änderung des Bundesgebührengesetzes**

In § 2 Absatz 2 Satz 2 Nummer 7 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3019) geändert worden ist, werden die Wörter „dem Bundesfernstraßenmautgesetz, dem Mautsystemgesetz und Infrastrukturabgabengesetz“ durch die Wörter „**dem Bundesfernstraßenmautgesetz und dem Mautsystemgesetz**“ ersetzt.

## **Artikel 8**

### **Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

In § 32 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird die Nummer 7 aufgehoben.

## **Artikel 9**

### **Inkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 bis 4 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 1 tritt am 1. Dezember 2023 in Kraft.
- (3) Artikel 2 tritt am 1. Juli 2024 in Kraft.
- (4) Artikel 3 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben 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) beachten. Die Richtlinie 1999/62/EG wurde durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) novelliert. Diese Änderungsrichtlinie ist am 24. März 2022 in Kraft getreten. Sie sieht unter anderem vor, dass sich eine bestehende Mautpflicht für Nutzfahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind, ab dem 25. März 2027 grundsätzlich auf alle für den Güterkraftverkehr bestimmte Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse erstrecken muss. Des Weiteren verpflichtet die Richtlinie zur Umsetzung einer Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut auf Basis von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen im Rahmen der allgemeinen Umsetzungsfrist (bis 25. März 2024). Diese Differenzierung kann grundsätzlich im Rahmen des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten, im Rahmen des Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen, oder im Rahmen beider Gebührenbestandteile vorgenommen werden. Emissionsfreie Fahrzeuge dürfen bis 31. Dezember 2025 gänzlich von der Mautpflicht befreit werden und können danach eine Ermäßigung des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten um 75 Prozent erhalten.

Im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP wurde vereinbart: „Wir werden 2023 eine Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen Kohlenstoffdioxid-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den Kohlenstoffdioxid-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“ (Zeile 1558 ff.).

Die Mautdaten dürfen bislang nur in anonymisierter Form für andere Zwecke als für Zwecke der Lkw-Maut genutzt werden. Mit dem vorliegenden Gesetz soll zusätzlich die Nutzung pseudonymisierter Mautdaten ermöglicht werden, z.B. für die Belegungserfassung von Lkw-Stellplätzen. Die Nutzung pseudonymisierter Daten eröffnet neue Möglichkeiten für die Datenauswertung zur Unterstützung öffentlicher Belange bei gleichzeitiger Gewährleistung eines weiterhin hohen Datenschutzniveaus.

Die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) ist am 19. April 2019 in Kraft getreten und wurde fristgemäß mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes vom 8. Juni 2021 (BGBl. I S. 1603) umgesetzt. Die Europäische Kommission hat mit Mahnschreiben vom 29. September 2022 ein Vertragsverletzungsverfahren wegen teilweiser Nichtumsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 (INFR(2022)2017) gegen Deutschland eingeleitet. Um eine möglichst frühzeitige Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens zu erreichen, soll im Mautsystemgesetz eine Berichtspflicht Deutschlands gegenüber der Europäischen Kommission ergänzt werden.

Das Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabengesetz) vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 36 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, wird aufgehoben, da der Europäische Gerichtshof das Konzept für die geplante Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland mit Urteil vom 18. Juni 2019 (Rechtssache C-591/17) für nicht mit dem Unionsrecht vereinbar erklärt hat.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Künftig wird der Lkw-Mautsatz neben den Teilsätzen für Infrastrukturkosten und externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung auch einen Teilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen beinhalten. Gemäß den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2022/362 werden Fahrzeuge in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eingeordnet. Emissionsfreie Fahrzeuge werden zunächst bis 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit. Anschließend werden sie nur einen um 75 % reduzierten Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten sowie die Mautteilsätze für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung entrichten müssen.

Die Verwendung der Mauteinnahmen wird neu geregelt. Die Hälfte der Mauteinnahmen ist weiterhin zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege.

Ab dem 1. Juli 2024 müssen alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen für die Benutzung von Bundesfernstraßen Maut entrichten. Darunter fallen sowohl Solofahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen als auch Fahrzeugkombinationen, deren Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist.

Das Bundesfernstraßenmautgesetz soll künftig die Nutzung pseudonymisierter Mautdaten ermöglichen.

Im Mautsystemgesetz wird eine Berichtspflicht Deutschlands gegenüber der Europäischen Kommission ergänzt.

Das Infrastrukturabgabengesetz wird aufgehoben, da der Europäische Gerichtshof das Konzept für die geplante Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland mit Urteil vom 18. Juni 2019 (Rechtssache C-591/17) für nicht mit dem Unionsrecht vereinbar erklärt hat. Das Infrastrukturabgabengesetz wurde zwar vom EuGH nicht für unionsrechtswidrig erklärt. Er erklärte jedoch die mit der Einführung der Infrastrukturabgabe verbundene Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in einer Höhe, die mindestens dem Betrag der entrichteten Abgabe entspricht, zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen für nicht mit dem Unionsrecht vereinbar. Da die unionsrechtswidrige Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer untrennbar mit der Einführung der Infrastrukturabgabe verknüpft war, wurde das Infrastrukturabgabengesetz nie angewendet und wird auch künftig nicht angewendet werden.

In der Folge der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes werden auch das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, das Bundesgebührengesetz und das Straßenverkehrsgesetz angepasst.

## **III. Alternativen**

Die Anpassung des Lkw-Mautsystems hinsichtlich einer Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung sowie der Einbeziehung der Fahrzeuge mit mehr als 3,5 und weniger als

7,5 Tonnen wie auch die Umstellung vom zulässigen Gesamtgewicht auf die technisch zulässige Gesamtmasse ist unionsrechtlich (Richtlinie 1999/62/EG) geboten.

Im Rahmen der Einführung einer Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Mautgebühren wäre es nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG grundsätzlich auch möglich, auf die Erhebung eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen (Kohlenstoffdioxid-Aufschlag) zu verzichten und lediglich den Mautteilsatz für Infrastrukturkosten in Abhängigkeit von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen zu differenzieren, oder einen geringeren Kohlenstoffdioxid-Aufschlag zu erheben.

Die Option, den Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen niedriger anzusetzen, also die entstehenden Kohlenstoffdioxid-Vermeidungskosten in einem geringeren Umfang anzulasten, ist nicht vorzugswürdig. Denn dadurch würde nicht die gewünschte Lenkungswirkung erzielt; außerdem würden die Vermeidungskosten andernfalls von der Gesellschaft getragen werden. Letztlich ist mit Blick auf die gesetzten Klimaziele eine erhebliche Reduktion von Kohlenstoffdioxid-Emissionen im Verkehrssektor erforderlich. Mit dem Gesetz werden auf der einen Seite entsprechende Anreize gesetzt, emissionsärmere Fahrzeuge zu nutzen, auf der anderen Seite werden aber durch eine entsprechende Nachfrage auch die Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge und die Entwicklung neuerer Technologien vorangetrieben.

Mit Blick auf die Ausdehnung der Mautpflicht auf leichtere Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse wäre es nach den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG alternativ auch möglich, das neu hinzukommende Fahrzeugsegment nicht in die streckenbezogene Lkw-Mautpflicht einzubeziehen, sondern für diese Fahrzeuge ein separates zeitbezogenes Vignettensystem zu errichten. Die Einführung eines Vignettensystems erscheint jedoch mit Blick auf die geringe Anzahl von Fahrzeugen bzw. gefahrenen Kilometer und den hohen Umsetzungs- bzw. Kostenaufwand nicht verhältnismäßig.

Die Mautdaten könnten auch weiterhin nur in anonymisierter Form für andere Zwecke als für Zwecke der Lkw-Maut genutzt werden dürfen. Dadurch würden aber bestimmte Datenauswertungen für die Unterstützung öffentlicher Belange verhindert, z.B. für die Belegungserfassung von Lkw-Stellplätzen und die Verbesserung der Stellplatzsituation.

Aufgrund des eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission wegen teilweiser Nichtumsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 (INFR(2022)2017) gegen Deutschland besteht keine andere Möglichkeit, als die Berichtspflicht im Mautsystemgesetz zu ergänzen. Andernfalls würde ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof riskiert werden.

Die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes erfolgt, da der Europäische Gerichtshof die geplante Entlastung für Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland mit Urteil vom 18. Juni 2019 (Rechtssache C-591/17) für nicht mit dem Unionsrecht vereinbar erklärt hat. Die Aufhebung ist aus Gründen der Rechtsbereinigung geboten, da das Gesetz nicht angewendet wird. Die Fortgeltung des Gesetzes würde dem Grundsatz widersprechen, dass nur Rechtsnormen in Kraft sind, die Anwendung finden. Die Änderungen des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, des Bundesgebührengesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes stellen notwendige Folgeänderungen dar.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes – 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.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Artikel 1 bis 3 dienen der Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge.

Artikel 4 dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

## **VI. Gesetzesfolgen**

Die Lkw-Maut dient der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Mit einer Anlastung der Infrastrukturkosten und externen Kosten (durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen) der Benutzung der Bundesfernstraßen werden die anfallenden Kosten den Verursachern in Rechnung gestellt (sog. Nutzerfinanzierung). Dadurch werden Anreize gesetzt, um unnötige Fahrten zu vermeiden sowie Transporte nach Möglichkeit auf Schiene und Wasserstraßen zu verlagern. Insbesondere durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut werden außerdem Anreize gesetzt, emissionsärmere Fahrzeuge einzusetzen. Ein Verlagerungseffekt auf andere Verkehrsträger (beispielsweise auf die Schiene) ist möglich.

Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz ändern sich die Einnahmen aus der Lkw-Maut, so dass die sachgerechte Finanzierung der Bundesfernstraßen weiterhin gesichert wird, und (auch durch die Einführung eines Mautteilsatzes für die Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen) zusätzliche Einnahmen für Mobilität zur Verfügung stehen.

Die Einfügung der Berichtspflicht im Mautsystemgesetz durch Artikel 4 hat keine Auswirkungen, da sich die Pflicht Deutschlands zur Übermittlung des Berichts an die Europäische Kommission bereits verbindlich aus der Richtlinie EU 2019/520 ergibt.

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Das Änderungsgesetz hat keine Auswirkungen auf die Rechts- und Verwaltungsvereinfachung.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umwelt- und Klimaschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die Lkw-Maut bietet einen wirtschaftlichen Anreiz, emissionsfreie oder möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge einzusetzen. Sie fördert die Internalisierung externer Kosten, da die Mautsätze externe Kosten berücksichtigen, die der Güterkraftverkehr verursacht (Mautteilsätze für die verursachten Luftverschmutzungskosten, Lärmbelastungskosten und verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen). Die Mautpflicht und insbesondere die Höhe der Mautsätze kann sich

positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung auswirken.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2021 betroffen:

Managementregel 4b (Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden. Zugleich ist anzustreben, dass der Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen kleiner wird und durch Effizienzgewinne abnehmende Verbräuche (absolute Entkopplung) entstehen);

Indikator 8.2.a (Staatsverschuldung; Staatsfinanzen konsolidieren – Generationengerechtigkeit schaffen);

Indikator 11.2.a (Mobilität; Mobilität sichern – Umwelt schonen);

Indikator 13.1.a (Klimaschutz: Treibhausgase reduzieren; Treibhausgasemissionen).

### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der neuen Mautsätze werden bis 31.12.2027 folgende Mauteinnahmen in Milliarden Euro für den Bund erwartet:

Jahr	Infrastrukturkosten	Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten	Verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen	Summe
2023	6,451	1,548	0,000	7,999
davon >3,5t bis <7,5t	0,000	0,000	0,000	0,000
2024	6,689	1,693	6,755	15,137
davon >3,5t bis <7,5t	0,156	0,113	0,227	0,496
2025	6,984	1,887	7,149	16,020
davon >3,5t bis <7,5t	0,372	0,266	0,539	1,177
2026	7,092	1,936	7,230	16,258
davon >3,5t bis <7,5t	0,375	0,260	0,533	1,168
2027	7,175	1,987	7,304	16,466
davon >3,5t bis <7,5t	0,373	0,255	0,528	1,156
2023 bis 2027	34,391	9,051	28,438	71,880



davon >3,5t bis <7,5t	1,276	0,894	1,827	3,997
-----------------------	-------	-------	-------	-------

Die Mehreinnahmen durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung (nur Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen berücksichtigt) belaufen sich auf 26,611 Mrd. Euro (2024 – 2027). Die Mehreinnahmen durch die Mautausdehnung auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse belaufen sich auf 3,997 Mrd. Euro (2024 – 2027), wovon 1,827 Mrd. Euro (2024 – 2027) auf die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung entfallen. Gleichzeitig kommt es zu Mindereinnahmen bei den bisher mautpflichtigen Fahrzeugen von 0,250 Mrd. Euro (2023 – 2027).

Die Mautmehreinnahmen sind für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes sowie für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität vorgesehen. Über die Höhe der dem Einzelplan 12 aus den Mautmehreinnahmen zusätzlich zufließenden Haushaltsmittel ist im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2024 und der Finanzplanung bis 2027 zu entscheiden.

Beim Bundesamt für Logistik und Mobilität wird zur Erfüllung dieses Gesetzes mit folgendem Personalbedarf gerechnet:

Entgeltgruppe/Besoldungsgruppe	Anzahl Stellen/Planstellen
A 14	1
A 13h	1
A12	1
E12/A12	1
E12/A11	4
E11/A11	33
E10/A11	22
E10/A10	1
E9c/A1	1
E10/A9mZ	7
A9mD	3
E9a/A9m	13
E9a/A8	71
E9a	16
A8	5

E8/A8	170
E5/A6	4

Der Personalkostenbedarf wird mit 30.750.651,65 Euro beziffert. Über die Deckung dieses Personalbedarfs ist im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2024 und der Finanzplanung bis 2027 zu entscheiden.

Im Zuge der Umsetzung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut wird seitens des Bundesamts für Logistik und Mobilität kein zusätzlicher Personalaufwand gesehen. Die Umsetzung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut in den Komponenten des Mauterhebungssystems in Verantwortung des Bundesamts für Logistik und Mobilität ist mit Ausgaben in Höhe von schätzungsweise 3 834 000 Euro verbunden.

Die Toll Collect GmbH rechnet für die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung mit einmaligen Ausgaben in Höhe von 10,5 Millionen Euro und laufenden Ausgaben in Höhe von 316 000 Euro.

Den nachfolgenden Angaben liegt die Schätzung zugrunde, dass ca. 300 000 Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen neu mautpflichtig werden. Davon kommen grundsätzlich rund 100 000 Fahrzeuge für die situative Handwerker Ausnahme in Betracht.

Aufgrund der durch die Mautabsenkung bedingten steigenden Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge sowie Neukunden aus einem Gewerbebereich, der bislang nicht von der Mautpflicht betroffen war, ist mit einer Zunahme an Widerspruchsverfahren und damit korrespondierend mit einer Zunahme an Klageverfahren zu rechnen. Neben der Klärung von komplexen juristischen Fragestellungen und außergerichtlichen Verhandlungen, insbesondere solchen zum Abschluss von Musterverfahrensvereinbarungen mit Anwaltskanzleien, ist mit bis zu 116 neuen Geschäftsvorfällen zu rechnen. Dies bedarf eines Dienstpostens für eine/n Referenten/in nach A14. Zudem ist davon auszugehen, dass ebenfalls der Bereich der Mautauskünfte von der deutlichen Zunahme der telefonischen und schriftlichen Anfragen von Neukunden betroffen sein wird. Um das höhere Anrufvolumen bedienen zu können, ist eine zusätzliche Stelle für eine/n Bürosachbearbeiter/in Mautanfragen (A8) sowie eine Stelle Sachbearbeiter/in Rechtsauskünfte (E10/A10) für das Fertigen von schriftlichen Rechtsauskünften, die Kommunikation und Publikation der gesetzlichen Änderungen erforderlich. Für das Erstattungsverfahren ist wegen der sich aus der Mautabsenkung ergebenden zusätzlichen Anforderungen die Einrichtung einer Sachgebietsleitung zwingend erforderlich. Dies ergibt sich infolge der deutlichen Ausweitung von Befreiungstatbeständen, der Mauterhebung durch Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, der Komplexität der Wegekostenrechnungen, der erforderlichen Verbesserung der informationstechnischen Komplexität, um eine Bearbeitung von Massenverfahren (die Anzahl der zu bearbeitenden Verfahren dürfte die Zahl von 80 000 übersteigen) überhaupt zu ermöglichen, der Koordinierung von IT-Dienstleistern einschließlich der Verantwortung für die rechtzeitige Umsetzung rechtlicher Erfordernisse in den Anwendungen sowie des dauerhaft haushalterisch- und onlinezugangsgesetzkonform aufrecht zu haltenden Verfahrens. Wegen des umfangreichen Aufgabenkomplexes, insbesondere komplexer rechtlicher und haushalterischer Thematiken, sowie der Personalführung ist der Dienstposten im gehobenen Dienst mit A12 (Sachgebietsleiter/in Erstattung) einzustufen. Es ist ferner mit einer dauerhaften jährlichen Erhöhung der Erstattungsverfahren um 800 Anträge zu rechnen. Hieraus werden etwa 32 zusätzliche Widersprüche resultieren. Der Gesamtaufwand rechtfertigt dauerhaft vier Stellen der Gruppe A8 mittlerer Dienst (Bürosachbearbeiter/in Mauterstattung) zur Bearbeitung der Erstattung. Darüber hinaus ist angesichts des erweiterten Bedarfs zur Erfüllung der Prüfpflichten nach BHO zusätzliches Personal erforderlich. Hierfür sind zwei Stellen

(Bürosachbearbeiter/in Mauterstattung Erfüllung der Prüfpflichten nach BHO) A9 mittlerer Dienst anzusetzen. Zuletzt ist die Ausbringung einer Stelle (Bürosachbearbeiter/in Mauterstattung Servicestelle) A9 mittlerer Dienst für Aufgabenmehrung und Erhöhung der Aufgaben- und Verantwortungskomplexität zur Betreuung der fortschreitenden Digitalisierung der Verwaltungsleistungen erforderlich.

Für die Messung der mit der Toll Collect GmbH und den Anbietern des europäischen elektronischen Mautdienstes vereinbarten Qualitätsparameter ist die Zahl der Messfälle die Grundlage. Die Messfälle ergeben sich im Wesentlichen aus den DSRC-Auslesungen. Wenn auch diese hauptsächlich automatisiert bearbeitet werden, ist dennoch ein erhöhter Anteil an zu bearbeitenden Schlechtfällen und darüberhinausgehendes „Monitoring“ zu erwarten. In 2022 sind 474 559 414 DSRC-Datensätze angefallen, die mit 6,4 Beschäftigten als Vollzeitäquivalenten bearbeitet wurden. Durch die Absenkung der Maut auf mehr als 3,5 t technisch zulässige Gesamtmasse werden 20 % mehr DSRC-Auslesungen erwartet. Somit werden zusätzlich 1,28 Vollzeitäquivalenten für die Bearbeitung erforderlich. Bei der Messung der Qualität der automatischen Kontrolleinrichtungen, Brücken und Säulen, werden zukünftig auch mehr Fälle zu bearbeiten sein. Im Jahr 2021 (das Jahresergebnis 2022 liegt noch nicht vor) sind 88 939 Fälle von drei Beschäftigten ausgewertet worden. Bei einer Steigerung von 20 % ist hier ein Mehrbedarf von 0,6 Vollzeitäquivalente zu erwarten. Für die Einnahmeprüfung sind die Zahlen der Befahrungen der mautpflichtigen Streckenabschnitte (abschnittsbezogene Erhebungsdaten) die Grundlage der Sachbearbeitung. In 2022 sind 17 215 303 693 abschnittsbezogene Erhebungsdaten angefallen. Diese wurden von drei Beschäftigten in der Sachbearbeitung ausgewertet. Bei einer Steigerung von 20 % ist hier ebenfalls ein Mehrbedarf trotz weitestgehend automatisierter Bearbeitung von 0,6 Vollzeitäquivalenten zu erwarten. Ein zusätzlicher Bedarf durch die HandwerkerAusnahme ist nicht abschätzbar. Grundsätzlich ist die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten die Datengrundlage. Bei der Anwendung der HandwerkerAusnahme kann es jedoch zu Fragestellungen bezüglich der Abgrenzung kommen, die bisher nicht quantifizierbar sind.

Da die Fahrzeuge der neuen Gewichtsklasse (mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse bis unter 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse) überwiegend nicht im Fernverkehr eingesetzt werden, müssen Mautkontrollen vornehmlich auf dem untergeordneten Netz, d.h. auf Bundesstraßen erfolgen. Dies hat zur Folge, dass die Kontrollen aufgrund der geringeren Befahrungsdichte und der Straßentopologie weniger effizient und mit mehr Zeitaufwand durchgeführt werden. Für die Durchführung von einer Million Kontrollen besteht aktuell ein Ressourcenbedarf von ca. 20,87 Kontrollfahrzeugen, jeweils mit Doppelbesatzung (zwei Kontrollbeschäftigte pro Kontrollfahrzeug). Ferner erfordern Kontrollen im Bundesstraßennetz einen doppelt so hohen Zeitaufwand wie Kontrollen im Bundesautobahnnetz. Zur Erreichung der künftigen Mindestkontrollmengen ergibt sich folglich ein Gesamtbedarf von 376 Kontrollfahrzeugen (12 Millionen Mindestkontrollen (status quo) x Faktor\_20,87] = 250,44 Kontrollfahrzeuge + 3 Millionen Kontrollen x Faktor\_20,87 x 2-facher\_Aufwand\_BS-Kontrolle] = 125,22 Kontrollfahrzeuge - ergibt 376 Kontrollfahrzeuge insgesamt). Aus der Anzahl an Kontrollfahrzeugen kann wiederum der Personalbedarf abgeleitet werden (Doppelbesatzung). Mit einem aktuellen Bestand von 332 Kontrollfahrzeugen ergibt sich folglich ein Mehrbedarf von 44 Kontrollfahrzeugen und 88 Kontrollbeschäftigten (E8/A8). Bei der Annahme, dass weitere 88 Kontrollbeschäftigte eingestellt werden, bedeutet eine Verteilung auf die bestehenden 24 Kontrolleinheiten (derzeit zwischen 20 und 25 Personen), dass diese um drei bis vier Personen erweitert werden müssten. Damit wird zum Teil eine Größe von fast 30 Personen pro Kontrolleinheit erreicht werden. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität beabsichtigt daher eine Neugliederung der Kontrolleinheiten, so dass die bisherige Größe personell nicht überschritten wird. Aus diesem Grund werden durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze zusätzlich vier Leiter/innen der Kontrolleinheiten benötigt. Darüber hinaus müssen zwei Stellen für die Einsatzplanung vorgesehen werden. Vorbehaltlich der anstehenden Organisationsuntersuchung wäre eine weitere Gruppenleitung erforderlich. Zur Steuerung, Koordination und Qualitätssicherung der zusätzlichen Kontrollen ergibt sich ein Mindestbedarf an zwei zusätzlichen

Regionalkoordinator/innen (E12/A11). Die Einführung bzw. Anwendung der Handwerkererausnahme erzeugt weiteren Mehraufwand, da Fahrzeuge in der Gewichtsklasse >3,5 t bis <7,5 t technisch zulässige Gesamtmasse regelmäßig nicht mehr aufgrund äußerlich sichtbarer Merkmale oder Abfragen beim Kraftfahrt-Bundesamt als mautpflichtig erkannt werden können. Fahrzeuge, die unter die Ausnahmeregelung fallen, können äußerlich wie mautpflichtige Fahrzeuge aussehen, entrichten aber keine Maut. Der hier zu berücksichtigende Mehraufwand wurde mit 33 % berechnet. Hierbei wurde berücksichtigt, dass ca. ein Drittel der zusätzlich mautpflichtigen Fahrzeuge unter die Handwerkererausnahme fällt bzw. ca. ein Drittel der Kontrollen der neuen Gewichtsklasse sich auf Fahrzeuge beziehen wird, die unter die Handwerkererausnahme fallen. Dies ergibt 1 Mio. Kontrollen der neuen Gewichtsklasse mit Handwerkererausnahme und 2 Mio. Kontrollen der neuen Gewichtsklasse ohne Handwerkererausnahme bei einer zu erwartenden Beanstandungsquote von ca. 1 %. Ohne Anwendung der Handwerkererausnahme entstehen dann 30.000 Kontrollfälle (1 % von 3 Mio. Kontrollen). Unter Anwendung der Handwerkererausnahme entstehen dann 40.000 Kontrollfälle: 20.000 Kontrollfälle, bei denen die Handwerkererausnahme nicht zutrifft (1% von 2 Mio. Kontrollen) und 20.000 Kontrollfälle, bei denen die Handwerkererausnahme zutrifft (10 %-Ausleitung von 1 Mio. Kontrollen, dabei aber nur 20 %-Aufwand). Folglich besteht unter Anwendung der Handwerkererausnahme ein Mehraufwand von 33 %. Zur Erreichung der Mindestkontrollmengen ergibt sich dadurch ein Gesamtbedarf von 417 Kontrollfahrzeugen ( $12 \text{ Millionen Mindestkontrollen (status quo)} \times \text{Faktor}_{20,87} = 250,44 \text{ Kontrollfahrzeuge} + 3 \text{ Millionen Kontrollen} \times \text{Faktor}_{20,87} \times 2\text{-facher\_Aufwand\_BS-Kontrolle} \times 33 \text{ \%-Mehraufwand-Handwerkererausnahme} = 166,54 \text{ Kontrollfahrzeuge}$  ergibt 417 Kontrollfahrzeuge insgesamt). Aus der Anzahl an Kontrollfahrzeugen kann wiederum der Personalbedarf abgeleitet werden (Doppelbesetzung). Mit einem aktuellen Bestand von 332 Kontrollfahrzeugen ergibt sich folglich ein Mehrbedarf von 85 Kontrollfahrzeugen und 170 Kontrollbeschäftigten (E8/A8). Bei der Annahme, dass weitere 170 Kontrollbeschäftigte eingestellt werden, ist ebenfalls eine Neugliederung der Kontrolleinheiten fachlich erforderlich. Bei der Annahme, dass ca. 24 Personen einer Kontrolleinheit zugeordnet werden, bedarf es sieben Leiter/innen der Kontrolleinheiten und weiterer drei Stellen für die Einsatzplanung. Vorbehaltlich der anstehenden Organisationsuntersuchung wäre auch in diesem Szenario eine weitere Gruppenleitung erforderlich. Zur Steuerung, Koordination und Qualitätssicherung der zusätzlichen Kontrollen ergibt sich ein Mindestbedarf an vier zusätzlichen Regionalkoordinator/innen (E12/A11).

Der Aufwuchs an Personal im Kontrolldienst muss entsprechend auch in den Fachreferaten sowie den Außenstellen des Bundesamtes abgebildet werden. Durch den Aufwuchs wird eine signifikante Erhöhung der Betriebsunterstützung und Koordinierungsaufgaben anfallen, die durch das aktuelle Bestandpersonal nicht abgedeckt werden kann.

Durch die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge zwischen 3,5 t und 7,5 t tzGm ergibt sich ein Mehraufwand durch zusätzlich zu bearbeitende Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren. Dabei kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass sich diese zusätzlichen Verfahren in Komplexität und Aufwand nicht von den derzeit bereits bearbeiteten Verfahren unterscheiden. Es wird daher angenommen, dass ein/e Beschäftigte/r in der Ausgangsbearbeitung 3 500 Verfahren im Jahr erledigt. Hinzu kommen Mehrbedarfe für die Bearbeitung von Rechtsbehelfsverfahren und die Gewährleistung von Fachaufsicht, Steuerung und Leitung. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Einführung einer situativen Mautbefreiung für Handwerker die Anzahl der Verfahrenseingänge erhöhen werden wird, da die Feststellung der Mautbefreiung im Bereich der automatischen Kontrollen regelmäßig erst nachgelagert im Innendienst anhand eingereicherter Nachweise erfolgen kann. Zur Erledigung von 261 000 durch die Mautausweitung bedingte zusätzlichen Verfahren werden 58 Stellen E9a/A8 (Bürosachbearbeiter/in Ausgangsbearbeitung), für die zusätzlichen Rechtsbehelfsverfahren fünf Stellen E9a/A9m (Bürosachbearbeiter/in Rechtsbehelfe) sowie für Fachaufsicht, Steuerung und Leitung acht Stellen E9a/A9m (Bürosachbearbeiter/in Teamkoordination), vier Stellen E11/A11 (Gruppenleiter/in Ordnungswidrigkeitenverfahren) und eine Stelle A13h (Referent/in) benötigt.

Im Bereich der Betriebskontrollen wird durch die geplanten rechtlichen Änderungen die Anzahl der zu kontrollierenden Unternehmen voraussichtlich auf bis zu 319 000 ansteigen. Die Einführung der HandwerkerAusnahme führt zu aufwändigeren Kontrollprozessen, was sich wiederum auf den Personalbedarf entsprechend auswirkt. Unter Berücksichtigung aller Unternehmensgrößen sind 70 Beschäftigte im Betriebskontrolldienst Maut erforderlich, um die Kontrollquote von 0,5 % der Unternehmen zu erreichen. Ausgehend von 48 vorhandenen Beschäftigten im Betriebskontrolldienst Maut sind nach Schätzung des Bundesamts für Logistik und Mobilität 22 zusätzliche Vollzeitstellen mit der Wertigkeit E10/A11 erforderlich. Unter Zugrundelegung des Kontrollschlüssels von bisher sechs auf acht Beschäftigte im Betriebskontrolldienst pro Gruppenleiter/in ergibt sich hieraus ein Bedarf an mindestens drei zusätzlichen Stellen im Bereich der Gruppenleitung mit der Wertigkeit E11/A11. Angesichts der rund 261 000 zusätzlich zu bearbeitenden Verfahren sind mit Blick auf die Servicestelle Ahndung Rückläufer in entsprechender Anzahl zu erwarten. Diese sind, ob in Papierform oder digital, der zur IT-gestützten Bearbeitung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingesetzten Anwendungssoftware zuzuführen. Zusätzlich sind neue Beschäftigte in der Benutzerverwaltung zu betreuen. Die gesteigerte Komplexität der Anforderungen erhöht erfahrungsgemäß die Fehleranfälligkeit des Systems.

Aus den vorgenannten personellen, sächlichen und verfahrensbezogenen Meldungen ergeben sich überdies auch grundsätzlich Dienstpostenbedarfe im Bereich der Querschnittsaufgaben sowie fachlicher Unterstützungsaufgaben, die in der Verwaltungsabteilung wahrgenommen werden (zehn Sachbearbeiter/innen (E11/A11) sowie 16 Bürosachbearbeiter/innen (E9a)).

Der voraussichtliche Sachmittelbedarf des Bundesamts für Logistik und Mobilität zur Umsetzung der Mautabsenkung auf mehr als 3,5 t tzGm liegt bei 29 378 632 Euro.

Davon entfallen 27 608 632 Euro auf Fahrzeuge zur Durchführung des Mautkontrolldienstes sowie auf die Ertüchtigung im Dienstplanungssystem.

Zur Erreichung der Mindestkontrollmengen bedarf es 85 zusätzlicher Kontrollfahrzeuge (errechneter Gesamtbedarf an 417 Kontrollfahrzeugen bei einem aktuellen Bestand von 332 Kontrollfahrzeugen; Ausgaben: 26 932 250 Euro). Außerdem entsteht ein zusätzlicher Bedarf von elf Einsatzfahrzeugen für sieben zusätzliche Leiter/innen von Kontrolleinheiten und vier zusätzliche Einsatzfahrzeuge für vier Regionalkoordinator/innen (Ausgaben: 555 632 Euro). Ferner sind technische Ertüchtigungsmaßnahmen der Einsatzplanungs- und Optimierungssysteme erforderlich, auch im Hinblick auf den resultierenden Neugliederungsbedarf für sämtliche Kontrollgebiete (Ausgaben: 120 750 Euro). Diese Ausgaben berücksichtigen keine laufenden Ausgaben und beruhen auf Projektsachstandskalkulationen.

Zur Erreichung der Kontrollquote im Bereich der Betriebskontrollen ist die Beschaffung von 25 zusätzlichen Kontrollfahrzeugen (22 Fahrzeuge für Beschäftigte im Betriebskontrolldienst Maut sowie drei Fahrzeuge für die Gruppenleitung; Gesamtausgaben: 975 000 Euro) erforderlich.

Die Umsetzung der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf mehr als 3,5 t technisch zulässige Gesamtmasse in den Komponenten des Mauterhebungssystems in Verantwortung des Bundesamts für Logistik und Mobilität ist mit einmaligen Ausgaben in Höhe von schätzungsweise 625 000 Euro verbunden.

Hinzu tritt ein temporärer Personalaufwand (18 Monate) für die Hotline „Mautpflicht und Erstattung“ (Pauschbetrag als einmalige Ausgaben, 170 000 Euro). Das höhere Anrufervolumen in der Hotline (ganztägige Erreichbarkeit wie bei anderen vom Bundesamt für Logistik und Mobilität betriebenen Hotlines) kann so abgedeckt werden.

Die Toll Collect GmbH rechnet mit einmaligen Ausgaben in Höhe von 48 500 000 Euro für die Projektentwicklung (Entwicklung, Test, Betriebseinführung) und die Beschaffung der

Fahrzeuggeräte, sowie laufenden Ausgaben in Höhe von insgesamt 5 620 000 Euro (bestehend aus Ausgaben wegen des Zusatzaufwands im technischen Betrieb und der Kundenbetreuung in Höhe von 2 600 000 Euro und aus Personalausgaben in Höhe von 3 020 000 Euro). Mit Blick auf die Anwendung der HandwerkerAusnahme wird ein erheblicher Personalaufbau im Bereich der Nacherhebung erforderlich.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes werden die gesamten oben dargestellten Ausgaben, einschließlich der Planstellen/Stellen, aus den Mauteinnahmen finanziert. Die Mittel werden im Einzelplan 12 veranschlagt.

#### 4. Erfüllungsaufwand

Der Erfüllungsaufwand wurde nach Maßgabe des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung erstellt.

##### Erfüllungsaufwand für die Bürger

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

##### Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

Mit dem Gesetzentwurf entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 14 604 446 Euro.

<b>BFStrMG / Lkw-MautV</b>	<b>Informationspflicht</b>	<b>Fallzahl</b>	<b>Zeitaufwand in Minuten pro Fall</b>	<b>Lohnsatz in Euro/h</b>	<b>Sachaufwand in TEUR</b>	<b>Gesamtaufwand pro Jahr in Euro</b>
§ 5 BFStrMG	Beschaffung von Daten (Fahrzeugdaten für Kohlenstoff-Emissionsklasse)	240.000	10	65,2		2 608 000
§ 5 BFStrMG	Formulare ausfüllen (Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassenänderungsantrag)	240.000	5	65,2		1 304 000
§ 5 BFStrMG	Überprüfung der Daten und Eingaben (Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassenänderungsantrag)	240.000	10	65,2		2 608 000
§ 5 Absatz 1 Lkw-MautV	Registrierung beim Betreiber für automatisches	48.000	13	44,60		463 840

	Mauterhebungssystem					
§ 5 Absatz 1 Lkw-MautV	Einbau eines Fahrzeuggerätes für die automatisierte Mauterhebung	48.000	60	23,20	4.800 (Sachaufwand in Euro pro Fall: 100,00)	5 913 600
§ 6 Lkw-MautV	Nachweis der ordnungsgemäßen Einrichtung der Maut	48.000	0,36	24,5		7060
§ 5 BFStrMG	Einarbeitung in die Informationspflicht (Handwerker)	100.000	5	40,80		340 000
§ 5 BFStrMG	Verfahren bearbeiten / Handwerker nachweis erbringen (Handwerker)	100.000	15	40,80		1 020 000
§ 5 BFStrMG	Informationen oder Daten an zuständige Stellen übermitteln (Handwerker)	100.000	5	40,80		340 000
Summe						14 604 446

Es entstehen jährliche Bürokratiekosten für die Wirtschaft in Höhe von 8 690 846 Euro.

Einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Mit dem Gesetzentwurf entsteht für die Wirtschaft einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 39 958 240 Euro.

<b>BFStrMG / Lkw-MautV</b>	<b>Informationspflicht</b>	<b>Fallzahl</b>	<b>Zeitaufwand in Minuten pro Fall</b>	<b>Lohnsatz in Euro/h</b>	<b>Sachaufwand in TEuro</b>	<b>Gesamtaufwand</b>
§ 5 BFStrMG	Einarbeitung in die Informationspflicht (Kohlenstoffdioxid-	250.000	5	65,20		1 358 330

	Emissions- klasse)					
§ 5 BFStrMG	Beschaffung von Daten (Fahrzeugdaten für Kohlenstoff- dioxid-Emissi- onsklasse)	250.000	10	65,20		2 716 670
§ 5 BFStrMG	Formulare aus- füllen (Kohlen- stoffdioxid- Emissionsklas- senänderungs- antrag)	250.000	5	65,20		1 358 330
§ 5 BFStrMG	Überprüfung der Daten und Ein- gaben (CO2- Emissionsklas- senänderungs- antrag)	250.000	10	65,20		2 716 670
§ 5 BFStrMG	Einarbeitung in die Informati- onspflicht (3,5t)	230.000	5	65,20		1 249 670
§ 5 Abs. 1 Lkw- MautV	Registrierung für automati- sches Mauter- hebungssystem	230.000	13	44,60		2 222 570
§ 5 Abs. 1 Lkw- MautV	Einbau eines Fahrzeuggerä- tes für die auto- matisierte Mauterhebung § 5 Abs. 1   Lkw- MautV 2014121214214 901 (3,5t)	230.000	60	23,20	23.000 (Sach- aufwand in Euro pro Fall: 100,00)	28 336 000
Summe						39 958 240

„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, da mit dem Gesetz Vorgaben des EU-Rechts umgesetzt werden.

Mit diesem Gesetz wird das Infrastrukturabgabengesetz aufgehoben und damit das geltende Recht bereinigt.

#### Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

##### Bund

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Logistik und Mobilität ein einmaliger Umstellungsaufwand (zur Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung sowie zur Absenkung der Mautpflichtgrenze) (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an.

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität geht geschätzt von einmaligen Kosten in Höhe von rund 3 834 000 Euro für die Komponenten des Mauterhebungssystems in Verantwortung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität mit Blick auf die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut aus. Hinzu kommen Einmalkosten zur Absenkung der Mautpflichtgrenze in Höhe von 33 212 632 Euro (Fahrzeuge im Mautkontrolldienst/Ertüchtigung Dienstplanungssystem, Komponenten des Mauterhebungssystems in Verantwortung des BALM, temporärer (18 Monate) Personalaufwand für Hotline Mautpflicht und Erstattung (Pauschbetrag)). Die jährlichen Kosten (Personalkosten) werden geschätzt bei 20 541 920 Euro liegen.

#### Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut (Artikel 1)

Die Umsetzung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut in den Komponenten des Mauterhebungssystems in Verantwortung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität ist mit Kosten (Einmalkosten und laufende Kosten) in Höhe von schätzungsweise 3 834 000 Euro verbunden. Für die Umsetzung sind insbesondere die technischen Systeme der Erhebung, Kontrolle, Ahndung und für das Berichtswesen anzupassen, indem der neue Mautteilsatz in den verschiedenen Systemen implementiert wird. Zusätzlicher Personalbedarf besteht nicht.

Bei der Toll Collect GmbH entstehen in Bezug auf die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut Einmalkosten in Höhe von 10 500 000 Euro. Die Kosten entstehen für die Anpassung der technischen Systeme der Erhebung (inkl. interne Kundenmanagementsysteme), Kontrolle, Ahndung und des Berichtswesens, in denen der neue Mautteilsatz implementiert werden muss.

Die laufenden Kosten für die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung bei der Toll Collect GmbH betragen 316 000 Euro.

#### Absenkung der Mautpflichtgrenze (Artikel 2)

Durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf mehr als 3,5 t technisch zulässiges Gesamtgewicht entsteht im Bundesamt für Logistik und Mobilität personeller und sachlicher Mehraufwand.

Die Einmalkosten für die Absenkung der Mautpflichtgrenze beim Bundesamt für Logistik und Mobilität betragen 33 212 632 Euro. Die Personalkosten betragen 20 541 920 Euro.

#### Justizariat

Aufgrund der durch die Mautabsenkung bedingte steigende Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge sowie Neukunden aus einem Gewerbebereich, der bislang nicht von der Mautpflicht

betroffen war, ist mit einer Zunahme an Widerspruchsverfahren und damit korrespondierend mit einer Zunahme an Klageverfahren zu rechnen. Neben der Klärung von komplexen juristischen Fragestellungen und außergerichtlichen Verhandlungen, insbesondere solchen zum Abschluss von Musterverfahrensvereinbarungen mit Anwaltskanzleien, ist mit bis zu 116 neuen Geschäftsvorfällen zu rechnen. Dies bedarf eines zusätzlichen Dienstpostens nach A14. Zudem ist davon auszugehen, dass ebenfalls der Bereich der Mautauskünfte von der deutlichen Zunahme der telefonischen und schriftlichen Anfragen von Neukunden betroffen sein wird. Für das Fertigen von schriftlichen Rechtsauskünften, die Kommunikation und Publikation der gesetzlichen Änderungen sind zwei zusätzliche Dienstposten (A8 und E10/A10) erforderlich. Für das Erstattungsverfahren ist wegen der sich aus der Mautabsenkung ergebenden zusätzlichen Anforderungen die Einrichtung einer Sachgebietsleitung (A12) erforderlich. Dies ergibt sich infolge der deutlichen Ausweitung von Befreiungstatbeständen (emissionsfreie Fahrzeuge, Handwerker), der Mauterhebung durch EETS-Anbieter, der Komplexität, um eine Bearbeitung von Massenverfahren überhaupt zu ermöglichen, der Koordinierung von IT-Dienstleistern einschließlich der Verantwortung für die rechtzeitige Umsetzung rechtlicher Erfordernisse in den Anwendungen sowie des dauerhaft haushalterisch- und OZG-konform aufrecht zu haltenden Verfahrens. Es ist ferner mit einer dauerhaften jährlichen Erhöhung der Erstattungsverfahren um 800 Anträge zu rechnen. Hieraus werden etwa 32 zusätzliche Widersprüche resultieren. Der Gesamtaufwand für die zusätzlichen Erstattungsverfahren inklusive Widersprüchen erfordert vier Dienstposten nach A8 im mittleren Dienst, zur Erfüllung der Prüfpflichten nach BHO zwei Dienstposten nach A9 im mittleren Dienst sowie für die Aufgabenmehrung und Erhöhung der Aufgaben- und Verantwortungskomplexität zur Betreuung der fortschreitenden Digitalisierung der Verwaltungsleistungen einen Dienstposten nach A9 im mittleren Dienst.

Durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze wird von einem vermehrten Anruferaufkommen in den ersten 18 Monaten ausgegangen. Dadurch entstehen Einmalkosten in Höhe von 170.000,000 Euro (Pauschbetrag).

Bezeichnung	Anzahl	Wertigkeit	Laufende Kosten
Referentin/Referent Klageverfahren	1	A14	112 800
Sachgebietsleitung Erstattung	1	A12	74 400
Sachbearbeitung Rechtsauskünfte	1	E10/A10	74 400
Bürosachbearbeitung Mautanfragen	1	A8	54 080
Bürosachbearbeitung Mauterstattung	4	A8	216 320
Bürosachbearbeitung Mauterstattung Erfüllung der Prüfpflichten nach BHO	2	A9mD	108 160
Bürosachbearbeitung Mauterstattung, Servicestelle	1	A9mD	54 080
<b>Gesamt</b>			<b>694 240</b>

### Betreiberüberwachung und Rechnungswesen

Durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze werden 20 % mehr DSRC-Auslesungen erwartet. In 2022 sind 474.559.414 DSRC-Datensätze angefallen, die mit 6,4 Beschäftigten als Vollzeitäquivalenten bearbeitet wurden. Somit werden künftig zusätzlich 1,28 Vollzeitäquivalenten für die Bearbeitung erforderlich.

Bei der Messung der Qualität der automatischen Kontrolleinrichtungen, Brücken und Säulen, werden zukünftig auch mehr Fälle zu bearbeiten sein. Im Jahr 2021 sind 88 939 Fälle ausgewertet worden. Auch hier ist von einer Steigerung von 20 % auszugehen. Im Jahr 2021 (das Jahresergebnis 2022 liegt noch nicht vor) sind 88.939 Fälle von drei Beschäftigten ausgewertet worden. Bei einer Steigerung von 20 % ist hier ein Mehrbedarf von 0,6 Vollzeitäquivalenten zu erwarten.

Für die Einnahmeprüfung sind die Zahlen der Befahrungen der mautpflichtigen Streckenabschnitte (abschnittsbezogene Erhebungsdaten = ABED) die Grundlage der Sachbearbeitung. In 2022 sind 17.215.303.683 ABED angefallen, die von drei Beschäftigten in der Sachbearbeitung ausgewertet wurden. Bei einer Steigerung von 20 % ist hier ein Mehrbedarf von 0,6 Vollzeitäquivalenten zu erwarten.

Bezeichnung	Anzahl	Wertigkeit	Laufende Kosten
Sachbearbeitung Qualitätsprüfung Erhebungs-/Kontrollverfahren	2	E11/A11	148 800
Sachbearbeitung Einnahmeprüfung	1	E9c/A10	74 400
Gesamt			223 200

### Kontrolldienste

Da die Fahrzeuge der neuen Gewichtsklasse (mehr als 3,5 Tonnen und weniger als 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse) überwiegend nicht im Fernverkehr eingesetzt werden, müssen Mautkontrollen vornehmlich auf dem untergeordneten Netz, d.h. auf den Bundesstraßen erfolgen. Dies hat zur Folge, dass die Kontrollen aufgrund der geringeren Befahrungsdichte und der Straßentopologie weniger effizient und mit mehr Zeitaufwand durchgeführt werden. Für die Durchführung von einer Million Kontrollen besteht derzeit ein Ressourcenbedarf von 20,87 Kontrollfahrzeugen, jeweils mit Doppelbesatzung (2 Kontrollbeschäftigte pro Kontrollfahrzeug). Kontrollen im Bundesstraßennetz erfordern einen doppelt so hohen Zeitaufwand, wie Kontrollen im Bundesautobahnnetz. Unter Anwendung der HandwerkerAusnahme entstehen 40 000 Kontrollfälle: 20 000 Kontrollfälle, bei denen die HandwerkerAusnahme nicht zutrifft (1 %-Ausleitung von 2 Mio. Kontrollen) und 20.000 Kontrollfälle, bei denen die HandwerkerAusnahme zutrifft (10 %-Ausleitung von 1 Mio. Kontrollfällen, dabei aber nur 20 %-Aufwand). Folglich besteht unter Anwendung der HandwerkerAusnahme ein Mehraufwand von 33 %. Zur Erreichung der künftigen Mindestkontrollmengen (15 Millionen) ergibt sich folglich ein Gesamtbedarf von 417 Kontrollfahrzeugen (12 Millionen Mindestkontrollen (status quo) x Faktor 20,87 = 250,44 Kontrollfahrzeuge + 3 Millionen Kontrollen x Faktor 20,87 x 2-facher Aufwand (BS-Kontrolle) x 33 %-Mehraufwand HandwerkerAusnahme = 166,54 Kontrollfahrzeuge). Bei einem Bestand von 332 Kontrollfahrzeugen ergibt sich ein Mehrbedarf von 85 Kontrollfahrzeugen (Gesamtbedarf (417

Kontrollfahrzeuge) – Bestand (332 Kontrollfahrzeuge) = Mehrbedarf) und 170 Kontrollbeschäftigten (E8/A8) (Mehrbedarf Kontrollfahrzeuge (85 Kontrollfahrzeuge) x 2 (Doppelbesetzung)).

Bei der Annahme, dass 170 Kontrollbeschäftigte (E8/A8) eingestellt werden, ist eine Neugliederung der Kontrolleinheiten fachlich erforderlich. Bei der Annahme, dass ca. 24. Personen einer Kontrolleinheit zugeordnet werden, bedarf es sieben Kontrolleinheitsleitungen (E11/A11), drei Dienstposten für die Einsatzplanung (E11/A11) und vier Dienstposten für die Regionalkoordination).

Der Aufwuchs an Personal im Kontrolldienst muss entsprechend auch in den Fachreferaten sowie den Sachbereichen abgebildet werden. Durch den Aufwuchs wird eine signifikante Erhöhung der Betriebsunterstützung und Koordinierungsaufgaben anfallen, die durch das aktuelle Bestandpersonal nicht abgedeckt werden kann. Hierfür bedarf es 11 Dienstposten nach E9a/A8 und 11 Dienstposten nach E11/A11.

Die Kosten für 85 Kontrollfahrzeuge betragen 26.932.250,00 Euro. Die Kosten für die elf Einsatzfahrzeuge, die sich aus dem zusätzlichen Bedarf der sieben zusätzlichen Kontrolleinheitsleitungen und der vier Regionalkoordinatoren ergeben, betragen 555.632,00 Euro. Für die technischen Ertüchtigungsmaßnahmen der Einsatzplanungs- und Optimierungssysteme entstehen Kosten in Höhe von 120.750,00 Euro.

Bezeichnung	Anzahl	Wertigkeit	Laufende Kosten
Mautkontrolle	170	E8/A8	9 193 600
Leitung der Kontrolleinheit Maut	7	E10/A9mZ	378 560
Regionalkoordination	4	E12/A11	297 600
Sachbearbeitung Einsatzplanung	3	E11/A11	223 200
Sachbearbeitung fachl. Koordinierung und Kontrolltechnik, Servicestelle, Schulung und Qualitätssicherung	11	E9a/A8	818 400
Bürosachbearbeitung fachl. Koordinierung und Kontrolltechnik, Service, Benutzer und Rechteverwaltung, Schulung und Qualitätssicherung	11	E11/A11	594 880
Gesamt			11 506 240

#### Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren

Durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze ergibt sich Mehraufwand durch zusätzlich zu bearbeitende Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren, wobei davon ausgegangen wird, dass sich diese zusätzlichen Verfahren in Komplexität und Aufwand nicht von den bereits bearbeiteten Verfahren unterscheiden. Es wird daher angenommen, dass eine Person in der Ausgangsbearbeitung 3.500 Verfahren im Jahr erledigt.

Die Einführung der HandwerkerAusnahme erhöht den manuellen Aufwand erheblich, da die Feststellung der Mautbefreiung im Bereich der automatischen Kontrollen grundsätzlich erst nachgelagert im Innendienst anhand eingereicherter Nachweise erfolgen kann. Es wird daher

mit rund 261 000 zusätzlich zu bearbeitenden Verfahren gerechnet. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass die weit überwiegende Zahl der Ordnungswidrigkeitenverfahren mit Bezug zur Handwerkererausnahme nach Feststellung der Mautfreiheit bei der Toll Collect GmbH ohne manuelle Bearbeitung automatisiert abgeschlossen werden. Es wird jedoch erwartet, dass sich die Zahl der zu bearbeitenden Widersprüche überproportional erhöht, da Verfahrensbeteiligte vielfach Nachweise für eine Mautbefreiung erst nach Erlass eines Bescheides vorlegen. Zur Erledigung von 261.000 zusätzlichen Verfahren werden 58 Dienstposten nach E9a/A8 (Bürosachbearbeitung in Ausgangsbearbeitung), fünf Dienstposten nach E9a/A9m (Bürosachbearbeitung Rechtsbehelfe) sowie acht Dienstposten nach E9a/A9m (Bürosachbearbeitung Teamkoordination), vier Dienstposten nach E11/A11 (Gruppenleitung Ordnungswidrigkeitenverfahren) und ein Dienstposten nach A13h (Referentin/Referent) benötigt.

Bezeichnung	Anzahl	Wertigkeit	Laufende Kosten
Bürosachbearbeitung in Ausgangsbearbeitung	58	E9a/A8	3 136 640
Bürosachbearbeitung Rechtsbehelfe	5	E9a/A9m	270 400
Bürosachbearbeitung Teamkoordination	8	E9a/A9m	432 640
Gruppenleitung Ordnungswidrigkeitenverfahren	4	E11/A11	297 600
Referentin/Referent	1	A13h	112 800
<b>Gesamt</b>			<b>4 250 080</b>

### Betriebskontrollen

Im Bereich der Betriebskontrollen wird durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze die Anzahl der zu kontrollierenden Unternehmen voraussichtlich auf bis zu 319 000 ansteigen. Die Einführung der Handwerkererausnahme führt zu aufwändigeren Kontrollprozessen. Unter Berücksichtigung aller Unternehmensgrößen (kleine, mittlere und große Unternehmen) sind zukünftig insgesamt 70 Beschäftigte im Betriebskontrolldienst Maut erforderlich, um die Kontrollquote von 0,5 % der Unternehmen (pro Jahr ca. 1.600 Betriebskontrollen) zu erreichen. Ausgehend von 48 vorhandenen Beschäftigten im Betriebskontrolldienst Maut sind 22 zusätzliche Vollzeitdienstposten nach E10/A11 erforderlich. Ausgehend von einem Kontrollschlüssel von bisher sechs auf acht Beschäftigte im Betriebskontrolldienst Maut pro Gruppenleitung, ergibt sich hieraus ein Bedarf an 3 zusätzlichen Dienstposten nach E11/A11 für die Gruppenleitung. Die zusätzlichen Gruppen werden durch eine Sachgebietsleitung mit einem nach E12/A12 bewerteten Dienstposten koordiniert.

Zur Erreichung der Kontrollquote im Bereich Betriebskontrollen ist die Beschaffung von 25 zusätzlichen Kontrollfahrzeugen (22 Fahrzeuge für Beschäftigte im Betriebskontrolldienst Maut sowie drei Fahrzeuge für die Gruppenleitung) erforderlich. Die Kosten belaufen sich auf 975 000 Euro.

Bezeichnung	Anzahl	Wertigkeit	Laufende Kosten
Betriebskontrolle Maut	22	E10/A11	1 636 800

Gruppenleitung Betriebskontrollen	3	E11/A11	223 200
Sachgebietsleitung Betriebskontrollen	1	E12/A12	74 400
Gesamt			1 934 400

### Servicestelle Ahndung

Angesichts der rund 261 000 zusätzlich zu bearbeitenden Verfahren sind mit Blick auf die Servicestelle Ahndung Rückläufer in entsprechender Anzahl zu erwarten. Dies sind, ob in Papierform oder digital, der zur IT-gestützten Bearbeitung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingesetzten Anwendungssoftware zuzuführen. Zusätzlich sind neue Beschäftigte in der Benutzerverwaltung zu betreuen. Daraus ergibt sich ein Mehrbedarf an zwei Dienstposten nach E9a (Bürosachbearbeitung Benutzerverwaltung/Fehlermanagement) und vier Dienstposten nach E5/A6 (Bürosachbearbeitung Scan- und Clearingstelle).

Bezeichnung	Anzahl	Wertigkeit	Laufende Kosten
Bürosachbearbeitung Benutzerverwaltung/Fehlermanagement	2	E9a/A8	108 160
Bürosachbearbeitung Scan- und Clearingstelle	4	E5/A6	216 320
Gesamt			324 480

### Zentrale Dienste

Aus den vorgenannten personellen, sächlichen und verfahrensbezogenen Meldungen ergeben sich auch Dienstpostenbedarfe im Bereich Querschnittsaufgaben sowie fachlicher Unterstützungsaufgaben, die in der Verwaltungsabteilung wahrgenommen werden. Es wird ein Mehrbedarf an 10 Dienstposten nach E11/A11 (Sachbearbeitung HOPI und IT) und 16 Dienstposten nach E9a (Bürosachbearbeitung HOPI) erwartet.

Bezeichnung	Anzahl	Wertigkeit	Laufende Kosten
Sachbearbeitung HOPI und IT	10	E11/A11	744 000
Bürosachbearbeitung HOPI	16	E9a/A6	865 280
Gesamt			1 609 280

Die Umsetzung der Absenkung der Mautpflichtgrenze in den Komponenten des Mauterhebungssystems in Verantwortung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (Systeme der Erhebung, Kontrolle und Ahndung) ist mit Kosten in Höhe von schätzungsweise 625.000,00 Euro verbunden.

## Toll Collect

Bei der Toll Collect GmbH entstehen durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze Einmalkosten in Höhe von insgesamt 48 500 000 Euro (in Höhe von 9 500 000 Euro für die Projektumsetzung (Entwicklung, Test, Betriebseinführung) und in Höhe von 39 000 000 Euro für die Beschaffung neuer Fahrzeuggeräte, Fallzahl: 230.000, Beschaffungskosten pro Fahrzeuggerät: 170 Euro). Die laufenden Kosten für die Absenkung der Mautpflichtgrenze betragen 5 620 000 Euro (2 600 000 Euro für laufende Kosten technischer Betrieb und Kundenbetreuung und 3 020 000 Euro für laufende Personalkosten im Bereich Nacherhebung).

## Länder und Kommunen

Die Länder und Kommunen betreiben derzeit keine Mautsysteme. Daher fallen dort im Zusammenhang mit diesem Gesetz keine Kosten an.

### **5. Weitere Kosten**

Die Aktualisierung der Mautsätze hinsichtlich der Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und der Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse führen zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben und mautpflichtige Fahrzeuge einsetzen, von rund 7,62 Mrd. Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2024 - 2027). Die kostenseitige Belastung durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung beträgt 6,65 Mrd. Euro pro Jahr und die durch die Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse rund 1 Mrd. Euro pro Jahr. Die kostenseitige Belastung entspricht den prognostizierten Mautmehreinnahmen durch Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und der Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse, die dem 2. und 3. Ergänzungsbericht zum Wegekostengutachten 2023 bis 2027 entnommen werden können.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Güterkraftverkehrsunternehmen die Mautmehrkosten weiterreichen werden, so dass Einzelpreisanpassungen zu erwarten sind. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, können daher nicht ausgeschlossen werden. Da die Mautkosten jedoch nur einen geringen Anteil der Transportkosten und somit einen noch geringeren der Gesamtkosten (Endprodukt) ausmachen (ca. 0,1 Prozentpunkte bei einer Gebühr für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen basierend auf einem Kohlenstoffdioxid-Tonnenpreis von 200 Euro), sind die Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau marginal. Unter der Annahme, dass die Transportkostenerhöhung in Höhe von 0,1%-Punkte vollständig in den Preis eines Produktes überwältzt wird, so stiege beispielsweise ein Produktpreis von 100,00 Euro auf 100,10 Euro.

### **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Er bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen wird nicht beeinträchtigt, da die Gesetzesänderung im gesamten Bundesgebiet einheitlich für alle mautpflichtigen Fahrzeuge gilt. Durch die Erhebung externer Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen und die künftige Verwendung eines Teils der Mauteinnahmen für die Bundes-schienenwege wird ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen geleistet.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Die Bundesregierung wird auf der Grundlage der Daten des Bundesamtes für Logistik und Mobilität und der Bundesanstalt für Straßenwesen prüfen, ob das Ziel, die Förderung des Markthochlaufs von Lkw mit alternativen Antrieben – wie Batterie- und Brennstoffzellen – und dadurch die Minderung der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr erreicht worden sind. Sie wird insbesondere auch untersuchen, ob die Maut verursachergerecht erhoben wurde. Dabei werden auch die Ursachen für Abweichungen von den prognostizierten Einnahmen bei den Mautteilsätzen der Infrastruktur- und der externen Kosten für Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Kohlenstoffdioxid-Emissionen ermittelt.

### **B. Besonderer Teil**

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

##### **Zu Nummer 1**

##### **Zu Buchstabe a**

Die hier vorgenommene Anpassung berücksichtigt die umfangreiche Änderung der Richtlinie 1999/62/EG durch die Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022.

Die hier vorgenommene Änderung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/362 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG. Die Mautpflicht sowie auch die Einordnung in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen bestimmt sich nunmehr nicht länger nach dem zulässigen Gesamtgewicht, sondern nach der technisch zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs. Dieses Datum kann der Fahrzeugbescheinigung Teil I und II (dort Feld F.1) entnommen werden.

Durch den Übergang vom zulässigen Gesamtgewicht auf die technisch zulässige Gesamtmasse als mautrelevantes Datum ist es notwendig festzuhalten, wie die für die Mauthöhe ausschlaggebende technisch zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination berechnet wird.

Das Tarifmodell, das sich aus den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG zur Kohlenstoffdioxid-Differenzierung ergibt, ist auf einige wenige Fahrzeuge, die derzeit der Mautpflicht unterliegen, nicht anwendbar. Hiervon betroffen sind solche Fahrzeugkombinationen, deren technisch zulässige Gesamtmasse der Kombination durch Addition der technisch zulässigen Gesamtmasse des Motorfahrzeugs und der technisch zulässigen Gesamtmasse des Anhängers zwar 7,5 Tonnen erreicht, die technisch zulässige Gesamtmasse allein des Motorfahrzeugs jedoch maximal 3,5 Tonnen beträgt. Das mit Blick auf die übrigen schweren Nutzfahrzeuge anwendbare Regelwerk der Richtlinie 1999/62/EG zur Kohlenstoffdioxid-Differenzierung beschränkt sich derzeit auf Fahrzeuge und Motorfahrzeuge, die eine technisch zulässige Gesamtmasse von 3,5 Tonnen übersteigen. Daher soll die Mautpflicht mit Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung auf Fahrzeugkombinationen mit Motorfahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen und Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen beschränkt werden.

##### **Zu Buchstabe b**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Artikel 7ga Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG ermöglicht den Mitgliedstaaten, Straßenbenutzungsgebühren für emissionsfreie Fahrzeuge stark abzusenken. Um weitere



Anreize für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu schaffen, dürfen die Mitgliedstaaten diese Fahrzeuge vorübergehend, das heißt bis 31. Dezember 2025, auch komplett von den Straßenbenutzungsgebühren befreien (vgl. Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 5 Satz 1 der Richtlinie 1999/62/EG). Um einen entsprechenden Markthochlauf zu fördern, wird mit diesem Gesetz von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Die Richtlinie (EU) 2022/362 sieht keine Möglichkeit zur besonderen Berücksichtigung für solche Fahrzeuge vor, die mit Erdgas betrieben werden. Die Fahrzeuge werden daher künftig, wie andere Fahrzeuge auch, aufgrund ihrer konkreten Eigenschaften, wie beispielsweise der spezifischen Kohlenstoffdioxid-Emissionen, in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eingeteilt und werden somit die Mautteilsätze für Infrastrukturkosten, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Kohlenstoffdioxid-Emissionen entrichten müssen.

#### **Zu Doppelbuchstabe cc**

Gemäß Artikel 7 Absatz 9 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG dürfen emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von bis zu 4,25 Tonnen unbefristet von der Mautpflicht befreit werden. Von dieser Option wird Gebrauch gemacht. Andernfalls würden gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Bundesfernstraßenmautgesetz auch solche emissionsfreien Fahrzeuge unter die Mautpflicht fallen, deren technisch zulässige Gesamtmasse nur antriebsbedingt, etwa aufgrund des Gewichts der Batterie, 3,5 Tonnen überschreitet und in Kombination mit einem Anhänger eine technisch zulässige Gesamtmasse von 7,5 Tonnen überschreitet. Durch die Mautbefreiung werden Kombinationen aus solchen Fahrzeugen mit einem Anhänger, mit der sie eine technisch zulässige Gesamtmasse von 7,5 Tonnen überschreiten, in Verbindung mit der Regelung in § 1 Absatz Satz 3 von der Mautpflicht befreit. Danach ist im Fall von Fahrzeugkombinationen das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend.

#### **Zu Doppelbuchstabe dd**

Die Ergänzung definiert Emissionsfreie Fahrzeuge.

#### **Zu Buchstabe c**

Die Änderung dient der Anpassung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

#### **Zu Buchstabe d**

Durch die Umstellung vom zulässigen Gesamtgewicht auf die technisch zulässige Gesamtmasse als mautrelevantes Datum ist dieser Absatz nicht länger erforderlich.

#### **Zu Nummer 2**

#### **Zu Buchstabe a**

Es wird ein weiterer Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen ergänzt. Der Mautsatz setzt sich künftig also nicht nur aus Mautteilsätzen für Infrastrukturkosten und für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung zusammen, sondern enthält auch einen Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen.

### **Zu Buchstabe b**

Die Änderung dient der Schaffung einer Möglichkeit zur Differenzierung des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten zum Zwecke der Staureduzierung im Sinne von Artikel 7g der Richtlinie 1999/62/EG, der auch die in den Buchstaben a) bis f) genannten Voraussetzungen für eine derartige Differenzierung festlegt. Die Differenzierung hat ertragsneutral zu erfolgen, d.h., Ziel der zeitweisen Anhebung der Mautteilsätze für Infrastrukturkosten auf bestimmten Straßenabschnitten darf es nicht sein, dass Mehreinnahmen erzielt werden sollen.

### **Zu Nummer 3**

Die Änderung dient der Anpassung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

### **Zu Nummer 4**

### **Zu Buchstabe a**

Die Fahrzeugidentifikationsnummer ist erforderlich, um die Fahrzeugeigenschaften, die für die Zuordnung zu einer Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse relevant sind, eindeutig einem bestimmten Fahrzeug zuordnen zu können.

### **Zu Buchstabe b**

Die Änderung dient der Anpassung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

### **Zu Nummer 5**

Die Änderung dient der Anpassung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

### **Zu Nummer 6**

### **Zu § 5 (Nachweispflicht des Mautschuldners )**

Die Erweiterung des Absatzes 1 Satz 1 ermöglicht dem Betreiber und den Anbietern, bereits bei der Registrierung für die Teilnahme am elektronischen Mauterhebungssystem von Mautschuldnern Nachweise für die Angaben zu verlangen, zu denen sie nach § 4 Absatz 4 Satz 1 verpflichtet sind. Besondere Bedeutung hat dies vor allem im Zusammenhang mit der Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse, die durch den Betreiber oder die Anbieter erfolgt. Dadurch wird sichergestellt, dass bei Teilnahme am automatischen Mauterhebungssystem die unveränderbaren Fahrzeugmerkmale (Kfz-Kennzeichen, Schadstoffklasse beziehungsweise EURO-Emissionsklasse und Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse) korrekt im Fahrzeuggerät gespeichert werden. Kommt der Mautschuldner seiner Nachweispflicht nicht nach, sind Betreiber und Anbieter berechtigt, abweichend von den Angaben des Mautschuldners die Annahmen der Sätze 3 ff. zugrunde zu legen.

Die Neufassung des Absatzes 1 Satz 1 ändert nichts an der bisherigen Pflicht des Mautschuldners, dem Bundesamt für Logistik und Mobilität, beziehungsweise der mit der nachträglichen Erhebung der Maut beliehenen Betreibergesellschaft, gegenüber die Richtigkeit aller für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen durch Vorlage geeigneter Unterlagen nachzuweisen, wenn sich aus Feststellungen einer Kontrollanlage oder einer Straßen- oder Betriebskontrolle des Bundesamtes konkrete Hinweise dafür ergeben, dass für die Fahrt Maut nicht oder nicht in ausreichender Höhe entrichtet wurde.

Betreiber und Anbieter handeln im Rahmen der zwischen ihnen und den Mautschuldern bestehenden Geschäftsverbindung nicht hoheitlich. Sie besitzen den Mautschuldern gegenüber eine gleichrangige Rechtsposition und können die Berechnungsgrundlage der Maut nicht einseitig festsetzen. Der neue Absatz 2 sieht daher vor, dass bei Uneinigkeit über die für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmale eines Fahrzeugs (technisch zulässige Gesamtmasse, Schadstoffklasse beziehungsweise EURO-Emissionsklasse und Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse), beide Seiten das Bundesamt für Logistik und Mobilität anrufen können, das die für die Mauthöhe relevanten Fahrzeugmerkmale als erhebende Stelle mittels Bescheid feststellt. Da sich die relevanten Merkmale aber ganz überwiegend eindeutig aus den Fahrzeugdokumenten, etwa der Zulassungsbescheinigung, der Kundeninformationsdatei (CIF) oder der Konformitätsbescheinigung (COC), ergeben, wird eine Entscheidung des Bundesamtes lediglich in Ausnahmefällen erforderlich sein.

Des Weiteren werden in der Neufassung des § 5 Folgeanpassungen notwendig: Es erfolgt die Umstellung vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs auf die technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs. Zudem ist aufgrund der Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung auf Basis von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eine Klarstellung erforderlich, dass in dieser Regelung die Schafstoffklasse gemeint ist. Durch die Einführung von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen ist auch eine Regelung dahingehend erforderlich, welcher Mautsatz gelten soll, wenn die Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse nicht ordnungsgemäß nachgewiesen werden kann.

#### **Zu Nummer 7**

Die Kommunikation zwischen dem Fahrzeuggerät des kontrollierten Fahrzeugs und der Kontrolleinrichtung hat sich nach den Vorgaben des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG (ABl. 2019 L 43/49) entsprechend europaweit verbindlich nach der Norm DIN EN ISO 12813 „Elektronische Gebührenerhebung - Kommunikation zur Übereinstimmungsprüfung für autonome Systeme“ zu richten. Die in Abschnitt 7 der Norm DIN EN ISO 12813 aufgeführten Daten sind teilweise mit den in § 7 Absatz 2 Satz 1 Nummern 6, 7, 8 genannten Informationen identisch, gehen aber auch über diese hinaus. So sieht die Norm DIN EN ISO 12813 beispielsweise vor, dass nicht nur Informationen über den aktuellen Betriebszustand des Fahrzeuggerätes übermittelt werden müssen, sondern auch über die letzten drei Betriebszustände sowie über den Zeitpunkt des jeweiligen Wechsels.

Die vorgeschlagene Änderung der Nummer 6 erweitert vor dem Hintergrund des Abschnitts 7 der Norm DIN EN ISO 12813 den Katalog der Daten, die gemäß § 7 Absatz 2 für Kontrollzwecke verarbeitet werden dürfen. Die bisherigen Nummern 7 und 8 werden dadurch entbehrlich.

#### **Zu Nummer 8**

Zur Konkretisierung der Mautberechnung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens über die nachträgliche Mauterhebung wird mit der Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung in § 8 Absatz 2 Satz 2 die Ergänzung des Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen notwendig.

#### **Zu Nummer 9**

#### **Zu Buchstabe a**

§ 9 Absatz 4 Nummer 2 dient dem Zweck, Vorahndungen bei der Bußgeldbemessung gebührend berücksichtigen zu können und bei wiederholt wegen nicht oder nicht

ordnungsgemäß entrichteter Maut auffälligen Gewerbetreibenden mit Firmensitz in Deutschland gegebenenfalls eine Betriebsprüfung durchzuführen (vgl. BT-Drs. 14/7013, 15). Die vorgeschlagene Regelung stellt insbesondere sicher, dass die zweijährige Löschfrist nicht vor Abschluss des Bußgeldverfahrens oder Verwaltungsverfahrens zur nachträglichen Erhebung der Maut zu laufen beginnt, in deren Rahmen die Kontrolldaten als Beweismittel dienen.

### **Zu Buchstabe b**

§ 9 Absatz 6 soll um die neuen Sätze 2 bis 4 ergänzt werden. Es sollen künftig für Zwecke des Verkehrsmanagements nicht mehr nur nach Satz 1 anonymisierte Mautdaten genutzt werden können. Der neue Satz 2 soll die statistische Auswertung der pseudonymisierten Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 2 (Strecke, für die die Maut entrichtet wurde), 6 (für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination), 8 (Identifikationsnummer des zum Zweck der Mauterhebung im Fahrzeug befindlichen Fahrzeuggeräts) und 10 (Positionsdaten) bzw. nach § 4 Absatz 3a Satz 2 in Verbindung mit § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 2, 6, 8 und 10 für Zwecke der Verkehrslenkung sowie der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit ermöglichen. Der Kreis der bisher zur Verwendung der Daten berechtigten Stellen (Bundesamt für Logistik und Mobilität, Toll Collect GmbH, Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes) bleibt unberührt. Im Gegensatz zur Verwendung aller nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz gespeicherten Daten in anonymisierter Form nach Satz 1 sollen nach Satz 2 nur die konkret genannten Daten verwendet werden dürfen, allerdings in pseudonymisierter Form. Der Begriff des Verkehrsmanagements wird dafür in Anlehnung an § 63e des Straßenverkehrsgesetzes durch die Zwecke der Verkehrslenkung sowie der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit konkretisiert. Diese Zwecke können in der Regel nur sinnvoll erfüllt werden, wenn die Fahrt eines mautpflichtigen Fahrzeugs mittels eines Pseudonyms über eine gewisse Strecke und Dauer ausgewertet werden kann. Die Auswertung in pseudonymisierter Form ist dabei erforderlich, da es nicht darauf ankommt, welches konkrete Fahrzeug eine Fahrt durchführt, sondern nachvollzogen werden können muss, dass ein beliebiges Fahrzeug eine bestimmte Fahrt durchführt oder zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort ist. Beispielhaft ermöglicht die Auswertung der pseudonymisierten Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts von mautpflichtigen Fahrzeugen zusammen mit den Positionsdaten und die Fahrzeuggröße indizierenden Fahrzeugdaten (z. B. die Achszahl) der entsprechenden Fahrzeuge die Ermittlung des Belegungszustands von Lkw-Stellplätzen. Auf Basis der pseudonymisierten Positionsdaten nach § 4 Absatz 3 Nummer 10 wird ermittelt, dass ein mautpflichtiges Fahrzeug in eine Rastanlage einfährt, parkt und später wieder ausfährt. Die Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts dieses Fahrzeugs wird bei der Einfahrt in ein Pseudonym umgewandelt und dieses Pseudonym wird bei der Ausfahrt aus dem Parkplatz mit den Pseudonymen der eingefahrenen Fahrzeuge abgeglichen. So kann die Anzahl der sich auf der Rastanlage befindlichen mautpflichtigen Fahrzeuge ermittelt und durch Abgleich mit der Kapazität der Rastanlage der Belegungsgrad ermittelt werden. Die Verwendung von Pseudonymen ist für den zahlenmäßig genauen Abgleich notwendig, wie viele Parkplätze belegt und damit wie viele Parkplätze noch frei sind. Die im Rahmen der Parkerkennung verwendeten Positionsdaten und die Pseudonyme werden unverzüglich nach der Parkerkennung und nach der Ermittlung der Ausfahrt eines Fahrzeugs automatisiert gelöscht. Es wird lediglich das Ergebnis der zahlenmäßigen Auswertung als Angabe des Belegungsgrades eines Parkplatzes, z. B. als Ampelsystem oder prozentuale Ausweisung der Belegung, zur weiteren Verwendung in nicht personenbezogener Form gespeichert und digital veröffentlicht (z. B. in der Mobilithek des BMDV).

Als weitere Anwendungsbereiche im Rahmen des Verkehrsmanagements kommen Auswertungen zum Verkehrsfluss auf bestimmten Streckenabschnitten oder dem gesamten Bundesfernstraßennetz, zur Netzplanung inkl. Ladenetzplanung für alternative Antriebe oder zum intermodalen Verkehr in Betracht. Hierfür sind regelmäßig insbesondere Daten über die Strecken, für die Maut zu einer bestimmten Zeit erhoben wurde, und die

Fahrzeuggröße indizierende Fahrzeugdaten, wie z. B. die Achszahl, erforderlich. Dabei ist die Verwendung von Daten über Strecken – also schon als mautpflichtig erkannte Streckenabschnitte – statt der detaillierteren Positionsdaten die datensparsamere Möglichkeit. Die Verwendung der Mautdaten bietet für die Zwecke des Verkehrsmanagements, insbesondere für das Beispiel der Erfassung der Stellplatzbelegung, erhebliche Vorteile gegenüber anderen denkbaren Lösungsmöglichkeiten, da bereits vorhandene Daten aus einem seit Jahren bundesweit etablierten und verlässlich arbeitenden System genutzt werden, die Digitalisierung der Mobilität vorangetrieben wird und aufgrund der vorhandenen Strukturen erheblich geringere Investitions- und Betriebskosten entstehen als bei Lösungen mit physischer Infrastruktur.

Die Sätze 2 bis 4 sollen das hohe Datenschutzniveau bei der Verwendung pseudonymisierter Daten gesetzlich sicherstellen. Die Verwendung der Daten in pseudonymisierter Form steht unter dem Vorbehalt der Erforderlichkeit und einer Abwägung mit den schutzwürdigen Interessen der betroffenen Personen. Die pseudonymisierten Daten dürfen nach Satz 3 nur so lange gespeichert werden, wie es für die Erfüllung des Zwecks ihrer Verwendung erforderlich ist. Der besondere Schutzbedarf der Positionsdaten wird nach Satz 4 aufrechterhalten, indem diese unverzüglich nach Erfüllung des Zwecks, zu dem sie pseudonymisiert wurden, automatisiert zu löschen sind.

Die Funktion als zentrales Open Data Portal des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr geht im Laufe des Jahres 2023 von der mCLOUD auf das Nachfolgeportal Mobilithek über. Die Mobilithek ist zugleich Nationaler Zugangspunkt im Sinne des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes und erfüllt die in den §§ 3a, 3b und 3c des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist, genannten Funktionen zur Unterstützung von Datenbereitstellung, -verarbeitung, wie etwa der -löschung.

## **Zu Nummer 10**

### **Zu Buchstabe a**

Die Ergänzung des Absatzes dient der systematischen Straffung des § 11 und entspricht inhaltlich dem bisherigen Absatz 4 Nummer 2. Die sich durch die Erweiterung des Absatzes 2 aufgrund der bestehenden Inbezugnahme des Absatzes 2 in Absatz 3 Satz 1 ergebende Veränderung der Position fremder Baulastträger ist beabsichtigt. Es ist gerechtfertigt, auch fremde Baulastträger quotal an den Ausgaben im Zusammenhang mit der Durchführung des Mautsystemgesetzes zu beteiligen. Dies gilt insbesondere für Ausgaben, die für Anbieter im Rahmen des europäischen elektronischen Mautdienstes anfallen, da diese ebenfalls notwendige Grundlage für die Erhebung der Lkw-Maut sind.

### **Zu Buchstabe b**

Der neu gefasste Absatz 3 regelt die Zweckbindung der Mauteinnahmen, stellt die Auskehr der Mauteinnahmen auf den mautpflichtigen Strecken anderer Baulastträger als dem Bund klar und wird systematisch gestrafft.

Die Änderung in Satz 3 regelt ab dem Jahr 2024 die Verwendung der Mauteinnahmen neu. Soweit der Bund Träger der Straßenbaulast ist, ist die Hälfte der Mauteinnahmen weiterhin zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und im Übrigen künftig für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege zu verwenden. Die Hälfte der Mauteinnahmen entspricht ungefähr den erzielten Mehreinnahmen durch die Erhöhung der Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung (die bereits zum 1. Januar 2023

durch das 5. BFStrMÄndG erfolgt ist), die Einführung des Mautteilsatzes der Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen und die Ausweitung der Mautpflicht auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse. Diese Mehreinnahmen sollen zweckgebunden für Maßnahmen im Bereich Mobilität im Einzelplan 12 verwendet werden und können dadurch für die verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere auch die Bundesschienenwege, verwendet werden.

Die Ergänzung in Absatz 3 Satz 1 und 2 dient der Klarstellung, dass die Mautmehreinnahmen, die durch die Einführung des Mautteilsatzes der Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen erzielt werden, anderen Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße als dem Bund nicht zustehen. Sie erhalten weiterhin das Mautaufkommen aus den Mautteilsätzen für die Infrastrukturkosten, Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach anteiligem Abzug der Kosten nach Absatz 1 und 2.

In Absatz 3 wurde zudem die Regelung des Absatzes 4 Nummer 1, 2. Alternative übernommen und inhaltlich erweitert. Bei der Erweiterung wurde die Zweckbestimmung des Titels 682 12 bei Kapitel 1201 des Bundeshaushaltsplans berücksichtigt.

### **Zu Buchstabe c**

Der bisherige Absatz 4 kann entfallen.

Der Regelungsinhalt aus § 11 Absatz 4 Nummer 1 Alternative 1 ist entbehrlich geworden, da die Regelung die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft betrifft, die zum 1. August 2019 im Zuge der Gesamtrechtsnachfolge mit der Gesellschaft im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes gegründeten Gesellschaft privaten Rechts (Die Autobahn GmbH des Bundes) verschmolzen ist.

Die übrigen Regelungsinhalte sind in die Absätze 2 und 3 überführt worden.

### **Zu Buchstabe d**

Folgeregelung aufgrund des Wegfalls des bisherigen Absatzes 4.

### **Zu Nummer 11**

#### **Zu § 13 (Bericht über die erhobenen Mautgebühren)**

§ 13 dient der Umsetzung des Artikels 11 der Richtlinie 1999/62/EG, wonach die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet werden, bis zum 25. März 2025 und danach alle fünf Jahre einen Bericht über die erhobenen Straßenbenutzungsgebühren zu erstellen oder alternativ die jeweiligen Angaben online zu veröffentlichen.

### **Zu Nummer 12**

Der bisherige Absatz 2 des § 13a ist nicht länger erforderlich, da der in Absatz 1 genannte Zeitraum bereits abgeschlossen ist. Mit dem neuen Absatz 2 soll sichergestellt werden, dass die Umsetzung der geplanten Kohlenstoffdioxid-Differenzierung, also die Erhebung eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen zwar planmäßig zum 01.12.2023 erfolgen soll, im Falle von Hindernissen technischer oder rechtlicher Art jedoch auch aufgrund einer Rechtsverordnung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann.

## **Zu Nummer 13**

§ 14 in Verbindung mit den Anlagen 2 bis 10 regelt die Alt-Sachverhalte. Diese Vorschriften sind erforderlich für noch offene Erstattungs- und Klageverfahren, die sich auf zurückliegende Mautzeiträume beziehen. Hinsichtlich der maßgeblichen Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge verweisen die Anlagen 2 bis 9 auf die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Mit der Ergänzung jeweils eines Satzes 2 in den Absätzen 1 bis 8 wird sichergestellt, dass spätere Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht zu einer Veränderung der Rechtslage in Bezug auf die abgeschlossenen Mautzeiträume führen.

## **Zu Nummer 14**

### **Zu Anlage 1 (Berechnung der Höhe des Mautsatzes)**

#### Neuer Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen

Zu der Einordnung in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen:

Die Einordnung der Emissionsklassen erfolgt entsprechend den europarechtlichen Vorgaben aus Artikel 7ga Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a bis e in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 Nr. 28, 30, 34 bis 38 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022, die die Einordnung der Fahrzeuge in fünf Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen festlegt. Darüber hinaus wird der Forderung des Artikel 7 ga Absatz 2 Satz 2 Rechnung getragen, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen, „dass die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse 2 oder 3 nach seiner Erstzulassung alle sechs Jahre überprüft wird und dass das Fahrzeug auf der Grundlage der zu diesem Zeitpunkt geltenden Schwellenwerte gegebenenfalls neu in die entsprechende Emissionsklasse klassifiziert wird.“ Das bedeutet, dass identische Fahrzeuge aufgrund verschiedener Erstzulassungsdaten gegebenenfalls in unterschiedliche Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eingestuft werden können. Durch die Reklassifizierung soll der Anreiz bestehen bleiben, neuere und emissionsärmere Fahrzeuge anzubieten (Herstellerseite) beziehungsweise zu erwerben (Käuferseite).

#### Zur Höhe des Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen

Die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung erfolgt in Form eines zusätzlichen Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen. Die in Anhang IIIc der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Bezugswerte für die Erhebung eines solchen Kohlenstoffdioxid-Aufschlags dürfen überschritten werden, wenn unter Heranziehung des Vermeidungskostenansatzes gerechtfertigt werden kann, dass die Kohlenstoffdioxid-Vermeidungskosten tatsächlich höher liegen als der den Bezugswerten zugrunde liegende Kohlenstoffdioxid-Tonnenpreis von 100 Euro pro Tonne Kohlenstoffdioxid. In einem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragten Gutachten „Treibhausgas-Vermeidungskosten für Deutschland und Europa zur Aktualisierung der deutschen Lkw-Maut“ (Studie im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie) wurde festgestellt, dass erheblich höhere Vermeidungskosten anzunehmen sind, so dass eine Überschreitung der vorgegebenen Bezugswerte (d.h. ein zugrunde zu legender Kohlenstoffdioxid-Tonnenpreis von 200 Euro) möglich ist.

Die Einordnung der mautpflichtigen Fahrzeuge in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen erfolgt dabei nach Vorgabe der Richtlinie 1999/62/EG. Kohlenstoffdioxid-

Emissionsklassen werden unter anderem auf Basis ihrer spezifischen Kohlenstoffdioxid-Emissionen gebildet.

### **Zu Nummer 15**

Die bisherige Anlage 1 wird neue Anlage 10, 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 1. Dezember 2023 (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)

Anlage 7 = 1. Januar 2019 bis 27. Oktober 2020 (zu § 14 Abs. 6)

Anlage 8 = 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 (zu § 14 Abs. 7)

Anlage 9 = 1. Oktober 2021 bis 31. Dezember 2022 (zu § 14 Abs. 8)

Anlage 10 = 1. Januar 2023 bis 30. November 2023 (zu § 14 Abs. 9)

In der Bezeichnung der Anlage 10 entfällt der Verweis auf § 3 Absatz 3, weil zu dieser Vorschrift nunmehr die neue Anlage 1 gehört. Die Überschrift „Mautsätze“ wird analog zu den Anlagen 2 bis 9 um den Geltungszeitraum der Mautsätze ergänzt.

### **Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes )**

#### **Zu Nummer 1**

##### **Zu Buchstabe a**

Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie 1999/62/EG soll künftig für alle Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse eine Mautpflicht bestehen. Um die Regelungen zur Kohlenstoffdioxid-Differenzierung für schwere Nutzfahrzeuge anwenden zu können, wird im Falle von Fahrzeugkombinationen allein die technisch zulässige Gesamtmasse des Motorfahrzeugs, also des Fahrzeugs, das mit einem Motor ausgestattet ist und den Anhänger zieht, für die Bestimmung der Mautpflicht als solche ausschlaggebend sein. Mautpflichtig bleiben weiterhin Fahrzeuge (und damit auch Fahrzeugkombinationen), die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden.

##### **Zu Buchstabe b**

Die Richtlinie 1999/62/EG sieht in Artikel 7 Absatz 9 Buchstabe b die Möglichkeit vor, Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden, von der Mautpflicht zu befreien.



Handwerksbetriebe und andere mit den Handwerkswerksbetrieben vergleichbare Betriebe setzen überwiegend Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen im Rahmen des Werkverkehrs und nicht des Güterkraftverkehrs ein.

Daher soll von der in der Richtlinie (EU) 1999/62/EG vorgesehenen Möglichkeit zur situativen Mautbefreiung für Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden, Gebrauch gemacht werden.

Zur weiteren Begründung dieser sog. HandwerkerAusnahme wird auf Erwägungsgrund (15) der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge verwiesen.

Folgende Voraussetzungen müssen vorliegen, um sich auf die Ausnahme nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 berufen zu können:

Der Fahrer muss einen handwerklichen Beruf im Sinne der Anlage A zu § 1 Absatz 2 und Anlage B zu § 18 Absatz 2 der Handwerksordnung oder einen mit dem Handwerk im Sinne der Handwerksordnung vergleichbaren Beruf ausüben. Er muss zudem grundsätzlich über den Transport hinausgehend mit der Be- oder Verarbeitung oder der Verwendung der beförderten Gegenstände befasst sein. Die Ausnahme findet keine Anwendung, wenn es sich bei dem Fahrer um einen Berufskraftfahrer in Berufsausübung handelt.

Bei den handwerklich hergestellten Gütern darf sich die Herstellung nicht durch einen hohen Einsatz von Maschinen oder standardisierte Produktionsabläufe kennzeichnen. Im Gegensatz zur serienmäßigen Massenfertigung zeichnet sich die handwerkliche Herstellung zudem allgemein durch begrenzte Stückzahlen und – gegenüber einer industriellen Fertigung – häufigeren Produktabweichungen aus. Zur weiteren Abgrenzung zwischen handwerklicher Herstellung und industrieller Herstellung wird insbesondere auf den "Leitfaden Abgrenzung Handwerk, Industrie, Handel, Dienstleistungen" des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) und des Deutschen Handwerkskammertags (DHKT) verwiesen.

Handelt es sich um eine Auslieferungsfahrt, darf die Beförderung nicht gewerblich erfolgen, das heißt, es darf sich nicht um einen gewerbsmäßigen Transport durch ein Verkehrsunternehmen handeln und der Transport darf nicht für Dritte gegen Entgelt erfolgen.

## **Zu Nummer 2**

§ 14 in Verbindung mit den Anlagen 2 bis 11 regelt die Alt-Sachverhalte. Diese Vorschriften sind erforderlich für noch offene Erstattungs- und Klageverfahren, die sich auf zurückliegende Mautzeiträume beziehen.

### **Zu Nummer 3**

#### **Zu Anlage 1 (Berechnung der Höhe des Mautsatzes)**

In der Anlage 1 werden nun auch die Mautsätze für Fahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen bis weniger als 7,5 Tonnen ausgewiesen.

### **Zu Nummer 4**

Die bisherige Anlage 1 wird neue Anlage 11, da die Bezeichnung einer Anlage sich zwingend nach der Reihenfolge der Erwähnung im Gesetz richtet.

#### **Zu Artikel 3 (Weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)**

### **Zu Nummer 1**

§ 14 in Verbindung mit den Anlagen 2 bis 12 regelt die Alt-Sachverhalte. Diese Vorschriften sind erforderlich für noch offene Erstattungs- und Klageverfahren, die sich auf zurückliegende Mautzeiträume beziehen.

### **Zu Nummer 2**

#### **Zu Anlage 1**

Die Änderung berücksichtigt, dass emissionsfreie Fahrzeuge nur bis zum 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit sind. Ab dem 01. Januar 2026 müssen emissionsfreie Fahrzeuge einen um 75 % reduzierten Mautsatz für die Infrastrukturkosten sowie die Mautsätze für die verursachten Luftverschmutzungskosten und die verursachten Lärmbelastungskosten zahlen.

### **Zu Nummer 3**

Die bisherige Anlage 1 wird neue Anlage 12, da die Bezeichnung einer Anlage sich zwingend nach der Reihenfolge der Erwähnung im Gesetz richtet.

#### **Zu Artikel 4 (Änderung des Mautsystemgesetzes)**

### **Zu Nummer 1**

Der neu angefügte Absatz 7 setzt Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2019/520 um und dient der Bewertung des Verfahrens zum Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, der mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautsystems vom 8. Juni 2021 (BGBl. I S. 1603) neu eingeführt wurde. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übermittelt der Europäischen Kommission einen Bericht, der die Zahl der automatisierten Suchanfragen, die der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, im Anschluss an diese Nichtentrichtungen in seinem Hoheitsgebiet an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichtet hat, und die Zahl der ergebnislosen Anfragen enthält. Der Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene bei den Folgemaßnahmen, die wegen Nichtentrichtungen der Maut eingeleitet wurden, auf der Grundlage des Anteils dieser Rechtsverstöße, bei denen anschließend Informationsschreiben versandt wurden. Die für den Bericht nach Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2019/520 erforderlichen Informationen zur Anzahl durchgeführter Anfragen werden insbesondere mittels der Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes und des Bundesamtes für Logistik und Mobilität zu den Fallzahlen ermittelt.

## **Zu Nummer 2**

Die Änderung dient der Anpassung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

## **Zu Artikel 5 (Aufhebung des Gesetzes über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen)**

Das Infrastrukturabgabengesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 36 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, wurde durch den Europäischen Gerichtshof mit Urteil vom 18.06.2019 (Az. C-591/17) in Verbindung mit dem Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz für rechtswidrig erklärt und wurde daher nie angewandt.

## **Zu Artikel 6 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes)**

### **Zu Nummer 1**

Die Änderung dient der Anpassung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

### **Zu Nummer 2**

Folgeänderung durch die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetz durch Artikel 5.

## **Zu Artikel 7 (Änderung des Bundesgebührengesetzes )**

Folgeänderung durch die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetz durch Artikel 5.

## **Zu Artikel 8 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

Folgeänderung durch die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetz durch Artikel 5.

## **Zu Artikel 9 (Inkrafttreten)**

Die Regelung bestimmt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes das Datum des Inkrafttretens.

Die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut ist gemäß Richtlinie (EU) 2022/362 bis spätestens zum 25. März 2024 umzusetzen. Die Umsetzung soll zum technisch frühestmöglichen Zeitpunkt bereits zum 1. Dezember 2023 erfolgen. Daher soll der Artikel 1 bereits zum 1. Dezember 2023 in Kraft treten. Die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse benötigt jedoch einen längeren zeitlichen Vorlauf zur technischen Umsetzung, weswegen die weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Artikel 2) erst zum 1. Juli 2024 in Kraft treten soll. Die weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Artikel 3) soll zum 1. Januar 2026 in Kraft treten, da emissionsfreie Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 2025 gänzlich von der Lkw-Maut befreit werden können und danach nur noch eine Ermäßigung des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten möglich ist, die umgesetzt werden soll.

Die Änderung des Mautsystemgesetzes (Artikel 4) sowie die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes und die sich daraus ergebenden Folgeänderungen (Artikel 5 bis 8) sollen am Tag der Verkündung in Kraft treten.