

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 17/13027 –

### Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

#### A. Problem

Die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ist bis zum 16. Oktober 2013 durch die Mitgliedstaaten umzusetzen.

#### B. Lösung

Bestehende Verweise auf die Richtlinie 1999/62/EG im Bundesfernstraßenmautgesetz werden im Zuge der Änderungsrichtlinie 2011/76/EU angepasst. Bei dieser Gelegenheit wird in das Bundesfernstraßenmautgesetz eine Klarstellung zur tatsächlichen Erhebungspraxis der abschnittswise Berechnung und Rundung aufgenommen, ein neuer Absatz zum Einsatz optisch-elektronischer Einrichtungen bei Überwachungsaufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr eingefügt und eine Vorschrift zur Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland ergänzt.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs; Annahme mit abweichenden Änderungen.

#### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/13027 in der nachstehenden Fassung anzunehmen:

„Erstes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes<sup>\*)</sup>“

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das durch Artikel 2 Absatz 121 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „die zuletzt durch Abschnitt A Nummer 5 des Anhangs der Richtlinie 2006/103/EG vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344) geändert worden ist“ durch die Wörter „die zuletzt durch die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 (ABl. L 269 vom 14.10.2011, S. 1) geändert worden ist“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

#### Mautsätze und Mautberechnung

(1) Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 zurückgelegten Strecke des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und den Mautsätzen nach Absatz 3.

(2) Die zurückgelegte Strecke wird für jeden benutzten Abschnitt des mautpflichtigen Streckennetzes (Mautabschnitt) gesondert ermittelt. Ein Abschnitt ist die Strecke zwischen zwei Knotenpunkten im Sinne des § 3a Absatz 1 oder einer Rechtsverordnung auf Grund des § 3a Absatz 2. Die Länge jedes Abschnittes bezieht sich auf den Schnittpunkt der verknüpften Straßenachsen oder in Ermangelung einer Straßenachse auf den Beginn oder das Ende der mautpflichtigen Strecke und ist kaufmännisch auf volle 100 Meter zu runden. Die so ermittelten Streckenlängen werden nachrichtlich im Internet unter <http://www.mauttabelle.de> veröffentlicht. Wird ein Mautabschnitt nicht vollständig befahren, so ist dieser gleichwohl mit seiner ermittelten Streckenlänge der Mauterhebung zu Grunde zu legen.

(3) Die Höhe der Maut je Kilometer (Mautsatz) bestimmt sich nach der Anlage 1.

<sup>\*)</sup> Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. Nr. L 269 S.1 vom 14.10.2011).

(4) Die Berechnung der Maut erfolgt durch Multiplikation der nach Absatz 2 zu Grunde zu legenden Länge des Mautabschnitts mit dem Mautsatz. Das Ergebnis ist auf einen vollen Cent-Betrag kaufmännisch zu runden. Soweit die zurückgelegte Strecke mehrere Mautabschnitte umfasst, ist die Berechnung nach den Sätzen 1 und 2 für jeden Mautabschnitt gesondert durchzuführen; hieraus wird die Summe der auf die insgesamt zurückgelegte Strecke entfallenden Maut gebildet.“

3. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a

Knotenpunkte

(1) Ein Knotenpunkt im Sinne dieses Gesetzes ist für mautpflichtige Straßen

1. im Sinne des § 1 Absatz 1

- a) eine Anschlussstelle bei einer Bundesautobahn einschließlich Bundesautobahnkreuz und Bundesautobahndreieck,
- b) eine Rastanlage mit einer straßenverkehrsrechtlich zulässigen Wendemöglichkeit,
- c) eine Kreuzung, Einmündung oder Zufahrt auf eine mautpflichtige oder Abfahrt von einer mautpflichtigen Bundesstraße, ausgenommen Zufahrten im Sinne des § 8a des Bundesfernstraßengesetzes,
- d) die Bundesgrenze.

2. im Sinne des § 1 Absatz 4 ein durch Rechtsverordnung auf Grund des Absatz 2 festgelegter Punkt.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für mautpflichtige Straßen im Sinne des § 1 Absatz 4 die Knotenpunkte festzulegen. Die Festlegung hat so zu erfolgen, dass die örtlichen Gegebenheiten des mautpflichtigen Teils der jeweiligen Straße und die üblichen Verkehrsverhalten berücksichtigt sind.“

4. In § 4 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „§ 14 in Verbindung mit der Anlage oder aus der Rechtsverordnung nach § 3 Absatz 2 Satz 1“ durch die Wörter „§ 3, auch in Verbindung mit § 14,“ ersetzt.
5. Dem § 5 wird folgender Satz angefügt:

„In der Rechtsverordnung nach Satz 2 kann vorgesehen werden, dass im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der Emissionsklasse des Fahrzeuges die Maut nach dem Höchstsatz berechnet werden kann.“

6. Nach § 7 Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Das Bundesamt für Güterverkehr darf auf den nach § 1 Absatz 1 mautpflichtigen Straßen auch stichprobenartig eigene optisch-elektronische Einrichtungen einsetzen, um zu überprüfen, ob der Betreiber die Einhaltung der Mautpflicht nach § 7 Absatz 1 Satz 2 ordnungsgemäß kontrolliert. § 6b des Bundesdatenschutzgesetzes ist nicht anzuwenden. Die erhobenen Daten dürfen ausschließlich zum dem in Satz 1 genannten Zweck gespeichert und genutzt werden; Absatz 2 Satz 3 gilt entsprechend.“

7. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a

Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland

Ergänzend zu § 41 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt für die Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland § 122 Absatz 2 Nummer 2 der Abgabenordnung entsprechend.“

8. Nach § 9 Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 7 Absatz 3a Satz 1 drei Monate nach Aufzeichnung zu löschen. Abweichend von Satz 1 hat es die Daten sechs Jahre nach Ende des Kalenderjahres, in dem sie erhoben wurden, zu löschen, wenn sich ein mit dieser Datenerhebung dokumentierter Messfall ursächlich auf die Höhe der Vergütung des Betreibers auswirkt.“

9. § 10 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. entgegen § 4 Absatz 1 Satz 1 eine Maut nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig entrichtet,“.

10. § 14 wird wie folgt gefasst:

„§ 14

Alt-Sachverhalte

(1) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Juli 2003 und bis zum Ablauf des 31. August 2007 entstanden sind, gilt § 3 Absatz 3 mit der Maßgabe, dass sich die Höhe der Maut je Kilometer nach der Anlage 2 bestimmt.

(2) Für Sachverhalte, die ab dem 1. September 2007 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 entstanden sind, gilt § 3 Absatz 3 mit der Maßgabe, dass sich die Höhe der Maut je Kilometer nach der Anlage 3 bestimmt.

(3) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2009 und bis zum Ablauf des 18. Juli 2011 entstanden sind, gilt § 3 Absatz 3 in Verbindung mit der Anlage 1.“

11. Die Bezeichnung der Anlage wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1

(zu § 3 Absatz 3, § 14 Absatz 3)“.

12. Die folgenden Anlagen 2 und 3 werden angefügt:

„Anlage 2

(zu § 14 Absatz 1)

Mautsätze im Zeitraum vom 1. Juli 2003 bis zum Ablauf des  
31. August 2007

1. Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen
  - a) 0,09 Euro in der Kategorie A,
  - b) 0,11 Euro in der Kategorie B,
  - c) 0,13 Euro in der Kategorie C.
2. Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen
  - a) 0,10 Euro in der Kategorie A,
  - b) 0,12 Euro in der Kategorie B,
  - c) 0,14 Euro in der Kategorie C.
3. Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 werden den in den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wie folgt zugeordnet:
  - a) im Zeitraum vom 1. Juli 2003 bis zum Ablauf des 30. September 2006
    - Kategorie A      Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 4, S 5 und der EEV Klasse 1,
    - Kategorie B      Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 3 und S 2,
    - Kategorie C      Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören;
  - b) im Zeitraum vom 1. Oktober 2006 bis zum Ablauf des 31. August 2007
    - Kategorie A      Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 5 und der EEV Klasse 1,
    - Kategorie B      Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 4 und 3,
    - Kategorie C      Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 2, S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.

Anlage 3  
(zu § 14 Absatz 2)

Mautsätze im Zeitraum vom 1. September 2007 bis zum Ablauf des  
31. Dezember 2008

1. Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen
  - a) 0,10 Euro in der Kategorie A,
  - b) 0,12 Euro in der Kategorie B,
  - c) 0,145 Euro in der Kategorie C.
2. Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen
  - a) 0,11 Euro in der Kategorie A,
  - b) 0,13 Euro in der Kategorie B,
  - c) 0,155 Euro in der Kategorie C.
3. Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 werden den in den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wie folgt zugeordnet:

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

Kategorie B Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 4 und 3,

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

Artikel 2

Änderung der Lkw-Maut-Verordnung

In § 6 Absatz 2 Satz 2 der Lkw-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) geändert worden ist, werden die Wörter „Höhe der Mautsätze nach § 1 der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001)“ durch die Wörter „gesetzlich festgelegten Höhe der Mautsätze“ ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.‘

Berlin, den 7. Mai 2013

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Dr. Anton Hofreiter**  
Vorsitzender

**Uwe Beckmeyer**  
Berichtersteller

elektronische Vorab-Fassung\*

## Bericht des Abgeordneten Uwe Beckmeyer

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/13027** in seiner 234. Sitzung am 18. April 2013 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Beratung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Hintergrund des Gesetzentwurfes ist die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. Nr. L 269 S.1 vom 14. Oktober 2011), die nach ihrem Artikel 2 Absatz 1 bis zum 16. Oktober 2013 durch die Mitgliedstaaten umzusetzen ist.

Dabei beinhaltet diese Erweiterung der Richtlinie 1999/62/EG ausschließlich freiwillige Maßnahmen (z.B. Anlastung externer Kosten des Straßenverkehrs über Mautgebühren), deren Inanspruchnahme durch den Bund derzeit nicht geplant ist. Aus diesem Grund sind keine Gesetzesänderungen erforderlich. Jedoch sollen bestehende Verweise auf die Richtlinie 1999/62/EG im Bundesfernstraßenmautgesetz im Zuge der Änderungsrichtlinie 2011/76/EU angepasst werden. Bei dieser Gelegenheit wird in das Bundesfernstraßenmautgesetz zudem eine Klarstellung zur tatsächlichen Erhebungspraxis der abschnittswisen Berechnung und Rundung aufgenommen, ein neuer Absatz zum Einsatz optisch-elektronischer Einrichtungen bei Überwachungsaufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr eingefügt und eine Vorschrift zur Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland ergänzt.

### III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Gesetzentwurf in seiner 101. Sitzung am 24. April 2013 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)552), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und Teil IV. dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, der Gesetzentwurf diene der Umsetzung einer geänderten EU-Richtlinie. Von der durch die EU eröffneten Möglichkeit einer stärkeren Anlastung externer Kosten solle jedoch kein Gebrauch gemacht werden. Aus Gründen der Rechtssicherheit sei es wichtig, die Mautsätze nun per Gesetz zu regeln. Dieses „Mautreparaturgesetz“ beringe auch die Mängel der ursprünglich unter Rot-Grün eingeführten Mautregelung. Schließlich würden auch die Möglichkeiten der Videoüberwachung neu geregelt; die Mautberechnung selbst hingegen bleibe unverändert.

Die **Fraktion der SPD** zeigte sich davon überzeugt, dass der Übergang von der bisherigen Verordnungslösung zu einer gesetzlichen Regelung richtig sei, auch weil damit die aus jüngeren Gerichtsurteilen zur Maut resultierende Verunsicherung behoben werde. Jedoch werde mit dem Gesetzentwurf die Chance verpasst, eine Anpassung der Mauthöhen vorzunehmen und externe Kosten bei der Mautberechnung zu berücksichtigen. Die rückläufigen Mauteinnahmen seien zunehmend problematisch für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Der Gesetzentwurf setze ein falsches Signal.

Die **Fraktion der FDP** begrüßte die mit dem Gesetzentwurf erreichte Verbesserung der Rechtsgrundlage für die Mauterhebung. Das Oberverwaltungsgericht Münster habe die frühere Regelung für ungenügend und die darauf gestützten Mautberechnungen für fehlerhaft erklärt. Auch wenn das Bundesverwaltungsgericht noch über weitere Klagen zu entscheiden habe, müsse jetzt Rechtssicherheit gewährleistet werden. Die schnelle Reaktion der Bundesregierung auf das Urteil werde dazu beitragen, dass in der Praxis der Mauterhebung künftig keine Probleme mehr aufträten.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, dass das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster Einnahmeausfälle bei der Mauterhebung in Höhe von bis zu 1,75 Mrd. Euro nach sich ziehen könne. Der vorgelegte Änderungsantrag solle Handlungsfähigkeit demonstrieren, werde aber das Bundesverwaltungsgericht nicht beeindrucken. Der Gesetzentwurf selbst habe wenig materiellen Gehalt und nehme keine substanziellen Verbesserungen vor. Wegen seines rein technischen Charakters richte er aber auch kaum politischen Schaden an und lasse insbesondere die Möglichkeit offen, in der nächsten Wahlperiode doch noch zu einer stärkeren Anlastung externer Kosten zu kommen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** schloss sich der zuvor geäußerten Kritik an. Mit dem Gesetzentwurf werde die Chance auf mehr Kostenwahrheit und –klarheit im Verkehr verpasst und die von der EU eröffnete Möglichkeit, externe Kosten stärker dem Verursacher anzulasten, nicht genutzt. Zudem setze sich in den LKW-Flotten die Schadstoffklasse 5 immer mehr durch, weshalb die durchschnittlichen Mauteinnahmen rückläufig seien. Um die Einnahmen zu stabilisieren, müssten die Mautsätze nun erhöht werden, was der Gesetzentwurf jedoch unterlasse.

Der **Vorsitzende** wies darauf hin, dass der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen nicht lediglich Änderungen anzeige, sondern den ursprünglichen Gesetzentwurf praktisch ersetze. Er merkte an, dass es geschäftsordnungsrechtlich sicherer sei, wenn in zukünftigen Fällen dieser Art die Antragsteller nur ihre jeweiligen Änderungen einbrächten.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)552 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/13027 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)552.

#### IV. Begründung zu den Änderungen

##### Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3)

Bereits seit dem Inkrafttreten des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) am 19. Juli 2011 werden die Mautsätze durch Gesetz in der Anlage zu § 14 BFStrMG festgesetzt.

Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Praktikabilität sollen die Mautsätze künftig ausschließlich durch Gesetz festgesetzt werden. Die Ermächtigung der Bundesregierung, die Höhe der Maut durch Rechtsverordnung festzusetzen, sah eine Beteiligung des Bundestages bei Erlass der betreffenden Rechtsverordnung vor. Dies zeigte die besondere Bedeutung der Mauthöhe. Aus diesen Gründen soll die bereits mit dem Inkrafttreten des Bundesfernstraßenmautgesetzes begonnene Entwicklung als Dauerregelung etabliert

und die bisherige Ermächtigung ersatzlos gestrichen werden. Die entsprechenden Regelungen der Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 (ABl. L 187 S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 (ABl. L 269 S. 1), werden bei der Festsetzung der Mautsätze durch den Gesetzgeber berücksichtigt.

Die Mautsätze werden nunmehr in der Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) festgesetzt.

Durch die Festsetzung der Mautsätze in der Anlage 1 werden die in der Vergangenheit vorgenommenen Regelungen der Struktur und Höhe der Mautsätze übernommen. An der bisherigen Differenzierung der Mautsätze nach 2 Achsklassen ist hierbei aus folgenden Gründen festzuhalten:

- Die Regelung, die im Wesentlichen auf die grundlegende Unterscheidung zwischen Solo-Lkw (überwiegend Fahrzeuge mit 2 oder 3 Achsen) und Last- und Sattelzügen (überwiegend Fahrzeuge ab 4 Achsen) abstellt, steht in Kontinuität zu der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw (sog. „Eurovignette“), die zum 1. Januar 1995 in Deutschland eingeführt wurde und auch in den BeNeLux-Staaten, Dänemark und Schweden Anwendung fand oder noch immer findet. Sie war den Nutzern damit zum Zeitpunkt der Einführung der streckenbezogenen Autobahnmaut vertraut und beruhte ebenfalls auf der Überlegung, dass der Bestand der schweren Nutzfahrzeuge zunächst einmal durch den Unterschied zwischen Solo-Fahrzeugen und Last- und Sattelzügen geprägt ist.

Durch die Anknüpfung an die „Eurovignette“-Regelung wurde eine Transparenz geschaffen, die positive Auswirkungen auf den Befolgungsgrad der Mautpflicht erwarten ließ.

- Einer zuverlässigen Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht kommt im Hinblick auf die Gebührengerechtigkeit eine wesentliche Rolle zu. Gleichzeitig muss die Kontrolle effektiv und mit vertretbarem Aufwand möglich sein. Um dies zu ermöglichen, ist für die Differenzierung der Mautsätze zunächst ein möglichst eindeutiges, visualisierbares Kriterium heranzuziehen.

Die Differenzierung der Mautsätze nach 2 Achsklassen ermöglicht ein solches nutzerfreundliches System, das mit vertretbarem Aufwand effektiv kontrolliert werden kann und gleichzeitig das Ziel der Gebührengerechtigkeit erfüllt. Denn das System orientiert sich wie bereits in der Vergangenheit an der sofort erkennbaren Unterscheidung zwischen Solo-

Fahrzeugen und Last- und Sattelzügen. Ein effektives System der Mauterhebung und –kontrolle kommt letztlich den Nutzern zu Gute, da geringere Systemkosten zu niedrigeren Mautsätzen führen.

- Alternativ denkbare, detailliertere Differenzierungskriterien wie z. B. das zulässige Gesamtgewicht, das tatsächliche Gewicht, die Achslast oder die einzelnen Achszahlen würden diese wichtigen Anforderungen nicht erfüllen. Sie würden auch nicht zu mehr Gebührengerechtigkeit im Einzelfall führen. So würde z.B. eine deutlich weniger verlässlich kontrollierbare Differenzierung der Mautsätze nach dem zulässigen Gesamtgewicht Mautschuldner benachteiligen, die überwiegend leichte Güter transportieren. Auch eine weitere Differenzierung der Mautsätze durch die Bildung zusätzlicher Achsklassen würde die Komplexität des Systems erhöhen, ohne zu gerechteren Ergebnissen im Einzelfall zu führen, da auch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit derselben Achszahl unter anderem aufgrund unterschiedlicher Beladung (Leerfahrten) oder Anordnung der Achsen nicht zwingend in gleicher Weise zur Verursachung der Infrastrukturtkosten beitragen.
- Ein einfaches Erhebungssystem mit einer überschaubaren Anzahl an Tarifen erhöht die Nutzerfreundlichkeit und reduziert den Aufwand der Mautpflichtigen in Zusammenhang mit der Mautentrichtung. Insbesondere ist das Erhebungssystem auch für Gebietsfremde transparent und leicht nachvollziehbar zu halten (Gebot der Nichtdiskriminierung).
- Differenzierungsregelungen, die erheblich von der Vorgehensweise in den anderen EU-Staaten abweichen, würden auch nicht mit den Interoperabilitätsbestrebungen der Europäischen Union im Einklang stehen, die eine größtmögliche Standardisierung der Mautsysteme innerhalb Europas anstrebt.

Hinsichtlich der Festsetzung der konkreten Mautsätze wird auf die Begründung zu der Zweiten Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung auf Bundestagsdrucksache 17/2891 Bezug genommen. Die durchschnittliche gewichtete Maut orientiert sich dabei an den von der Gesamtheit der mautpflichtigen Fahrzeuge verursachten Kosten für den Bau, die Erhaltung, den weiteren Ausbau und den Betrieb des Netzes der mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1.

Die nunmehrige Ausgestaltung der Regelung zu den Mautsätzen erfordert eine vollständige Neufassung des § 3.

#### **Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 4 Absatz 1 Satz 1)**

Die Änderung erfolgt aus redaktionellen Gründen. Die Mautsätze werden nunmehr durch § 3 Absatz 3 festgesetzt. Die zu zahlende Maut ergibt sich nach der in § 3, für Alt-Sachverhalte in Verbindung mit § 14, geregelten Berechnungsmethode.

#### **Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 10 Absatz 1 Nummer 1) \***

Die Änderung erfolgt aus redaktionellen Gründen. Die Mautsätze werden nunmehr in § 3 Absatz 3, ggf. auch hier in Verbindung mit § 14, festgesetzt.

#### **Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 14)**

§ 14 und die Anlagen 2 und 3 (zu § 14) enthalten eine klarstellende gesetzliche Bestätigung der in der Vergangenheit durch die Mauthöheverordnung festgesetzten Mautsätze für die jeweiligen Gültigkeitszeiträume der jeweils maßgeblichen Fassung der Mauthöheverordnung. Die Bestätigung erfolgt einheitlich für den gesamten Gültigkeitszeitraum der MauHV ab Inkrafttreten der MauthV am 1. Juli 2003, wenngleich der tatsächliche Beginn der Mauterhebung erst am 1. Januar 2005 erfolgte. Struktur und Höhe der Mautsätze bleiben gegenüber den in der Mauthöheverordnung festgesetzten Mautsätzen unverändert.

Die rückwirkende gesetzliche Bestätigung der Mautsätze erfolgt zur Beseitigung einer unklaren Rechtslage, die sich aus einem noch nicht rechtskräftigen Urteil des Oberverwaltungsgerichts (OVG) für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster vom 25. Oktober 2012 (9 A 2054/07) ergeben hat. Das OVG Münster ist der Auffassung, dass die Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 in der bis zum 31. August 2007 gültigen Fassung unwirksam sei, da diese im Hinblick auf die Berücksichtigung der Anzahl der Fahrzeugachsen bei der Festsetzung der Mautsätze nicht den Anforderungen der gesetzlichen Ermächtigung entspreche. Die in der Mauthöheverordnung vorgenommene Differenzierung nach 2 Achsklassen (Achsklasse 1: Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit bis zu 3 Achsen; Achsklasse 2: Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit 4 und mehr Achsen) sei nicht sachgerecht, da die Achsklasse 1 nicht genügend homogen sei. In Folge des Urteils und der medialen Berichterstattung besteht die Gefahr, dass die Mautschuldner über die Gültigkeit der Mautsätze verunsichert sind. So sind beim Bundesamt für Güterverkehr zahlreiche Anträge auf Erstattung der Maut gestellt worden, die auf der Grundlage nachfolgender Fassungen der Mauthöheverordnung entrichtet worden ist. Vielfach haben die Mautschuldner auch erklärt, die Maut derzeit nur unter Vorbehalt entrichten zu wollen. Die grundsätzliche Pflicht der Mautschuldner, die

Maut überhaupt entrichten zu müssen wird allerdings nicht in Frage gestellt.

Für die Bestätigung der bisherigen Mautsätze sind die gleichen sachlichen Gründe ausschlaggebend, die für den Erlass der Regelung des § 3 in Verbindung mit Anlage 1 maßgeblich sind.

Die Differenzierung der Mautsätze nach einer Achsklasse mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen sowie einer Achsklasse mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen steht in Kontinuität zu § 1 Absatz 1 des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) vom 30. August 1994 (BGBl. II S. 1765) in Verbindung mit Artikel 8 des Übereinkommens über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 9. Februar 1994 (BGBl. II S. 1768).

Diese Achsklasseneinteilung wurde später in die auf § 3 Absatz 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234) basierenden Mauthöheverordnungen übernommen und findet sich heute in der Anlage zu § 14 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378). Diese Unterscheidung in zwei Achsklassen (höchstens drei Achsen, mindestens vier Achsen) ist für zeitbezogene Gebührensysteme in Anhang II der Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 (ABl. L 187 S. 42), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 (ABl. L 269 S. 1), weiterhin verbindlich vorgeschrieben.

Die Mauthöheverordnung wurde bis zum Inkrafttreten des Bundesfernstraßenmautgesetzes am 19. Juli 2011 mehrfach geändert:

Änderung	Fundstelle im Bundesgesetzblatt	Nummern der Bundesrats- und/oder Bundestagsdrucksachen
Mauthöheverordnung vom 24.06.2003	BGBl. I S. 1001	BR-Drs. 142/03 vom 28.02.2003, 142/1/03 vom 22.05.2003, 142/2/03 vom 22.05.2003 und 142/03 (Beschluss) vom 23.05.2003
Änderung durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17.08.2007	BGBl. I S. 1958	BR-Drs. 553/06 vom 11.08.2006, 553/1/06 vom 11.09.2006, 553/06 (Beschluss) vom 22.09.2006; BT-Drs. 16/2718 vom 25.09.2006, 16/2935 vom 12.10.2006, 16/5234 vom 08.05.2007; BR-Drs. 319/07 vom 18.05.2007, 370/07 vom 24.05.2007, 319/1/07 vom 25.05.2007, 319/07 (Beschluss) vom 08.06.2007
Änderung durch Verordnung vom 21.07.2008	BGBl. I S. 1327	BR-Drs. 355/08 vom 23.05.2008, 355/08 (Beschluss) vom 04.07.2008
Änderung durch Artikel 2 der Verordnung vom 20.11.2008	BGBl. I S. 2226	BR-Drs. 567/08 vom 08.08.2008, 567/1/08 vom 24.10.2008, 567/08 (Beschluss) vom 07.11.2008
Änderung durch Artikel 1 der Verordnung vom 08.12.2010	BGBl. I S. 1848	BT-Drs. 17/2891 vom 09.09.2010, 17/3161 vom 05.10.2010, BT-PIPr 17/65 vom 07.10.2010

Einige Änderungen an den Mautsätzen bezogen sich aber auf in der Zukunft liegende Zeiträume und wurden durch spätere Änderungen zurückgenommen oder modifiziert, folglich nie relevant. Im Ergebnis gab es im Zeitraum vom Inkrafttreten der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 am 1. Juli 2003 bis zum Inkrafttreten des Bundesfernstraßenmautgesetzes am 19. Juli 2011 nur drei Änderungen:

- zum 1. Oktober 2006: Herabstufung von Fahrzeugen der Schadstoffklassen S4 und S2 jeweils eine Mautkategorie tiefer, um die umweltpolitische Anreizwirkung der Lkw-Maut zu stärken.
- zum 1. September 2007: Änderung der Mautsätze im Zusammenhang mit der Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge sowie

dem Start des Förderprogramms zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge (erste Stufe der sogenannten „Mautharmonisierung“).

- zum 1. Januar 2009: Änderung der Mautsätze im Zusammenhang mit dem Start der Förderprogramme Aus- und Weiterbildung sowie Deminimis (zweite Stufe der sogenannten „Mautharmonisierung“).

Hinsichtlich der detaillierten Begründung der Änderungen sowie der Herleitung der jeweiligen Mautsätze wird auf die in der Tabelle genannten Bundesrats- und Bundestagsdrucksachen verwiesen.

Die seit dem 1. Januar 2009 geltenden Mautsätze wurden dann in die derzeitige Anlage zu § 14 des am 19. Juli 2011 in Kraft getretenen Bundesfernstraßenmautgesetzes übernommen.

**Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3, § 14 Absatz 3))**

Das EU-Recht verlangt eine Berechnung der Mautsätze nach folgenden Grundsätzen (Artikel 7b und 7g der Richtlinie 1999/62/EG, die durch die neue Richtlinie 2011/76/EU eingefügt worden sind): Die Maut beruht auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten. Die gewogene durchschnittliche Maut muss sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Gleichzeitig haben die Mitgliedstaaten die Maut nach EURO-Emissionsklasse des Fahrzeugs zu differenzieren; dabei darf kein Mautsatz mehr als 100 vom Hundert

über dem Mautsatz liegen, der für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen.

Die Anlage 1 legt diese Grundsätze bei der Festlegung der Mautsätze und der Differenzierung nach Klassen maßgeblich zu Grunde.

Die Umbenennung der Anlage zu § 14 ist zum einen notwendig, weil zwei neue Anlagen zum Bundesfernstraßenmautgesetz hinzukommen und damit eine Nummerierung der Anlagen erforderlich wird. Zum anderen ändert sich der Anknüpfungspunkt für die aktuell geltenden Mautsätze von § 14 zu § 3 Absatz 3 und § 14 Absatz 3.

**Zu Artikel 1 Nr. 12 (Anlage 2 (zu § 14 Absatz 1) und Anlage 3 (zu § 14 Absatz 2))**

Auf die Ausführungen zu § 14 Absatz 1 und § 14 Absatz 2 (siehe oben zu Artikel 1 Nr. 10) sowie zur Anlage 1 (Artikel 1 Nr. 11) wird verwiesen.

**Zu Artikel 2 (§ 6 Absatz 2 Satz 2 Lkw-Maut-Verordnung)**

Die Änderung erfolgt aus redaktionellen Gründen. Die Höhe der Mautsätze wird nunmehr ausschließlich gesetzlich festgelegt.

**Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Regelung des Inkrafttretens. Durch die Einfügung eines neuen Artikels 2 (Änderung von § 6 Absatz 2 Satz 2 Lkw-Maut-Verordnung) wird aus dem bisherigen Artikel 2 der neue Artikel 3.

Berlin, den 7. Mai 2013

Uwe Beckmeyer  
Berichtersteller