

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/27522 –

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes

A. Problem

Auf Grundlage der Richtlinie 2004/52/EG sowie der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission wurde ein europäischer elektronischer Mautdienst (EEMD oder Mautdienst) in der Europäischen Union eingeführt. Die Mitgliedstaaten sind nach den unionsrechtlichen Vorgaben verpflichtet, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Dienst in den elektronischen Mautsystemen der EU angeboten werden kann, insbesondere durch die Herstellung der Interoperabilität der Mautsysteme. Die Richtlinie 2004/52/EG wurde einer Revision unterzogen. Die entsprechende Richtlinie (EU) 2019/520 ist bis zum 19. Oktober 2021 in deutsches Recht umzusetzen.

Durch Änderungen im Mautsystemgesetz soll es den zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder ermöglicht werden, die Berechnung der Maut künftig einheitlich für alle Nutzer der EEMD-Anbieter vorzunehmen. Für das derzeit einzige Mautsystem in Deutschland soll im Bundesfernstraßenmautgesetz die Möglichkeit geschaffen werden, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Berechnung der Maut durchführt. Es sollen zudem künftig Fahrzeuggeräte eingesetzt werden können, die nicht fest in ein Fahrzeug eingebaut sind (sog. „Wind-shield-OBU“), oder deren Bedienung über eine Applikation auf dem Smartphone erfolgt. Weiter sind verschiedene gesetzliche Klarstellungen in den Bereichen Datenschutz, Nutzung von Mautdaten als Beweismittel in Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren, Nutzung von Mautdaten für statistische Zwecke, Aufrechnungsverbot gegen Mautforderungen und Verwendung des Mautaufkommens vorgesehen.

Es sollen zudem Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Mautbefreiungen, Berechnung der Maut, Mautdaten, Mautsätze) und des Gerichtskostengesetzes vorgenommen werden.

B. Lösung

Dementsprechende Änderung nationaler Vorschriften.

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

C. Alternativen

Ablehnung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27522 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Vor Nummer 1 wird folgende neue Nummer 1 eingefügt:

„1. In § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 werden nach den Wörtern „mit Erdgas betriebene Fahrzeuge“ die Wörter „die werksseitig für den Betrieb mit CNG, LNG oder als Zweistoffmotor mit LNG/Diesel ausgeliefert wurden und über eine Systemgenehmigung gemäß Verordnung VO (EG) Nr. 595/2009 verfügen,“ eingefügt.“

b) Die bisherigen Nummern 1 bis 9 werden die Nummern 2 bis 10.

c) Die neue Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer von Anbietern nach § 10 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes, einschließlich des Erkennungsprozesses zur Unterscheidung mautpflichtiger von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten und der Ermittlung der abschnittsbezogenen Erhebungsdaten und der Erstellung der Mautbuchungsnachweise, durch das Bundesamt für Güterverkehr, muss ein Anbieter dem Bundesamt für Güterverkehr zu diesem Zweck die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 5, 6 und 7 Buchstabe b sowie Nummer 8 bis 10 genannten Daten übermitteln. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 5, 6 und 7 Buchstabe b sowie Nummer 8 bis 10 genannten Daten zu dem in Satz 1 genannten Zweck erheben, speichern und verwenden. Nach Abschluss des Erkennungsprozesses übermittelt das Bundesamt für Güterverkehr den Anbietern nach § 10 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes die Mautbuchungsnachweise. Die Berechnung der Maut für die Nutzer von Anbietern nach § 10 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes erfolgt ab dem 1. Januar 2026 ausschließlich durch das Bundesamt für Güterverkehr. Das Bundesamt für Güterverkehr kann den Betreiber mit der Berechnung der Maut beauftragen. Die Beauftragung ist vom Bundesamt für Güterverkehr im Bundesanzeiger bekannt zu geben. § 4 Absatz 3 Satz 4 und 5 gilt entsprechend.

(3b) Abweichend von Absatz 3 Satz 4 und 5 darf im Zeitraum bis zum 31. Dezember 2025 das Bundesamt für Güterverkehr bei Vorliegen eines Verdachts eines Verstoßes gegen die Kabotage Regelungen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72) in der jeweils geltenden Fassung die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 5 und 10 genannten Daten zum ersten befahrenen Mautabschnitt nach der Einfahrt in das Bundesgebiet und zum letzten befahrenen Mautabschnitt vor der Ausfahrt aus dem Bundesgebiet zum Zweck der Ermittlung des Ortes und der Zeit des Grenzübertritts von in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder im Europäischen Wirtschaftsraum zugelassenen Fahrzeugen für die

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 19 Absatz 2a und Absatz 4 Nummer 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes verarbeiten.“ ‘

- d) In der neuen Nummer 8 Buchstabe c werden nach den Wörtern „für statistische Zwecke“ die Wörter „und für Zwecke des Verkehrsmanagements“ eingefügt.
- e) Nach der neuen Nummer 10 werden folgende Nummern 11 bis 13 angefügt:

„11. Dem § 14 werden folgende Absätze 6 und 7 angefügt:

„(6) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2019 und bis zum Ablauf des 27. Oktober 2020 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 7.

(7) Für Sachverhalte, die ab dem 28. Oktober 2020 und bis zum Ablauf des 30. September 2021 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 8.“

12. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:

- a) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,065 Euro,
- b) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,112 Euro,
- c) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu drei Achsen 0,155 Euro,
- d) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie vier oder mehr Achsen 0,169 Euro.“

b) Nummer 2 Buchstabe a) wird wie folgt gefasst:

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

- aa) 0,012 Euro in der Kategorie A,
- bb) 0,023 Euro in der Kategorie B,
- cc) 0,034 Euro in der Kategorie C,
- dd) 0,067 Euro in der Kategorie D,
- ee) 0,078 Euro in der Kategorie E,
- ff) 0,089 Euro in der Kategorie F.“

13. Folgende Anlagen 7 und 8 werden angefügt:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„Anlage 7 (zu § 14 Absatz 6)

Mautsätze im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum Ablauf des 27. Oktober 2020

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

mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:

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

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

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

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

- b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung:

- aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6,
- bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,
- cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungsklasse PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
- dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungsklasse PMK 1 oder

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,

- ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2,
 - ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 sowie Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.
3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3: 0,002 Euro.

Anlage 8 (zu § 14 Absatz 7)

Mautsätze im Zeitraum vom 28. Oktober 2020 bis zum Ablauf des 30. September 2021

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1:
mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:
 - a) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,065 Euro,
 - b) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,112 Euro,
 - c) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu drei Achsen 0,155 Euro,
 - d) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie vier oder mehr Achsen 0,169 Euro.
2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 2:
 - a) mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unbeschadet der Zahl der Achsen, des zulässigen Gesamtgewichts und der benutzten Straßen:
 - aa) 0,011 Euro in der Kategorie A,
 - bb) 0,022 Euro in der Kategorie B,
 - cc) 0,032 Euro in der Kategorie C,
 - dd) 0,064 Euro in der Kategorie D,
 - ee) 0,074 Euro in der Kategorie E,
 - ff) 0,085 Euro in der Kategorie F.
 - b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung:
 - aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,
 - cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungsklasse PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
 - dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungsklasse PMK 1 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
 - ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2,
 - ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 sowie Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.
3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3: 0,002 Euro.“ ‘
2. In Artikel 3 werden die Wörter „und nach § 10a BFStrMG in Verbindung mit § 25a Abs. 3 StVG“ durch die Wörter „oder des § 10a Absatz 1 Satz 1 BFStrMG“ ersetzt.

Berlin, den 19. Mai 2021

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Oliver Luksic
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Oliver Luksic

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf **auf Drucksache 19/2752255** in seiner 218. Sitzung am 25. März 2021 beraten und hat ihn an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen Änderungen nationaler Vorschriften zur Erhebung von streckenbezogenen Gebühren aufgrund geänderten europäischen Rechts und zur Schaffung der Möglichkeit der einheitlichen Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder sowie zu Klarstellungen bei bestehenden mautrechtlichen Regelungen.

Hintergrund der vorgesehenen Regelungen ist, dass auf Grundlage der Richtlinie 2004/52/EG sowie der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission ein europäischer elektronischer Mautdienst in der Europäischen Union eingeführt wurde und die Mitgliedstaaten nach den unionsrechtlichen Vorgaben verpflichtet sind, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Dienst in den elektronischen Mautsystemen der EU angeboten werden kann, insbesondere durch die Herstellung der Interoperabilität der Mautsysteme. Die Richtlinie 2004/52/EG wurde einer Revision unterzogen. Die entsprechende Richtlinie (EU) 2019/520 ist bis zum 19. Oktober 2021 in deutsches Recht umzusetzen.

Weiterhin wird mit dem Gesetzentwurf angestrebt, durch Änderungen im Mautsystemgesetz den zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder künftig zu ermöglichen, die Berechnung der Maut künftig einheitlich für alle Nutzer der EEMD-Anbieter vorzunehmen. Für das derzeit einzige Mautsystem in Deutschland soll im Bundesfernstraßenmautgesetz die Möglichkeit geschaffen werden, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Berechnung der Maut durchführt. Es sollen zudem künftig Fahrzeuggeräte eingesetzt werden können, die nicht fest in ein Fahrzeug eingebaut sind (sog. „Wind-shield-OBU“), oder deren Bedienung über eine Applikation auf dem Smartphone erfolgt. Weiter sollen verschiedene gesetzliche Klarstellungen in den Bereichen Datenschutz, Nutzung von Mautdaten als Beweismittel in Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren, Nutzung von Mautdaten für statistische Zwecke, Aufrechnungsverbot gegen Mautforderungen und Verwendung des Mautaufkommens vorgenommen werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27522 in seiner 93. Sitzung am 5. Mai 2021 beraten und erneut in seiner 94. Sitzung am 19. Mai 2021. In seinem Votum vom 19. Mai 2021 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)503. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)503 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. angenommen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27522 in seiner 98. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(8)8655.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27522 in seiner 113. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)503), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte, sie begrüße den Gesetzentwurf. Die Möglichkeit zur Berechnung der Lkw-Maut durch die Behörden des Bundes und der Länder, aktuell durch das BAG, bringe mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung des Mautsystems. Gleichzeitig werde die einheitliche Tarifierung für alle Mautpflichtigen über das gleiche System sichergestellt. Die Anbieter profitierten von einem einfachen Zulassungsverfahren und geringeren Anfangsinvestitionen. Um einen Ausgleich für die bestehenden EEMD Anbieter zu schaffen, sehe der Änderungsantrag vor, dass die Berechnung der Maut erst ab dem 1. Januar 2026 ausschließlich durch das BAG erfolgen werde. Damit werde für einen Wettbewerbs- und einen Investitionsschutz gesorgt. Mit dem Änderungsantrag habe man das Gesetz um einige Regelungen positiv erweitert. Der Einsatz der Mautdaten zur Verfolgung von Kabotageverstößen sei ein ganz wichtiges Thema. Derzeit könne das BAG im konkreten Verdachtsfall die Einhaltung dieser Kabotageregelungen nur schwer prüfen und kontrollieren. Ein weiterer wichtiger Aspekt betreffe die Beschränkung der Mautbefreiung auf werksseitige Erdgasfahrzeuge. Damit werde Missbrauch vorgebeugt. Die Anpassung der Mautberechnung ermögliche auch ein geordnetes Erstattungsverfahren.

Die **Fraktion der SPD** schloss sich der von der Fraktion der CDU/CSU vertretenen Auffassung an, dass mit dem Gesetzentwurf und dem eingebrachten Änderungsantrag der Koalition wichtige Punkte angegangen würden. Es bedeute einen großen Fortschritt, wenn man Kabotage-Betrug jetzt wirksamer bekämpfen könne, indem man beispielsweise Daten über Grenzübertritte auch im Falle des Verdachts nutzen könne. Die Bekämpfung des Kabotage-Betruges sei ganz wichtig, um hochgradig unsozialen Wettbewerb zu verhindern, auch im Interesse der ständig arbeitenden Unternehmen. Sie finde es ferner positiv, wenn Mautdaten künftig für das Verkehrsmanagement genutzt werden dürften. Auch die Beschränkung der Mautbefreiung auf Fahrzeuge, die werksseitig so ausgerüstet seien, bringe mehr Rechtssicherheit. Mit den neuen Regelungen erhielten die Mautdienstleister mehr Planungs- und Einnahmensicherheit, da erst zum 1. Januar 2026 die endgültige Regelung greife. Das Gesetz bedeute also nicht nur die bloße Umsetzung einer EU-Richtlinie, sondern sei darüber hinaus ein wichtiger Schritt nach vorne.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, die Einführung des Mautdienstes diene der Entbürokratisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs in Europa. Diese Entbürokratisierung innerhalb eines gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraums sei begrüßenswert. Sie bewerte es aber als kritisch, dass der Gesetzentwurf erstmalig einen Anspruch der EEMD-Anbieter auf eine Vergütung durch den Bund vorsehe. Gleiches gelte für die Möglichkeit des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedsstaaten der EU über die Nach- oder Nichtentrichtung der Maut, in Bezug auf Daten zum Fahrzeug und Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs über das europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem EUCARIS. Die Lkw-Maut sei eine Haupteinnahmequelle zur Finanzierung der Fernstraßen des Bundes. Das sei im Großen und Ganzen auch gerecht, weil die Nutzer der Fernstraßen einen leistungsgerechten Beitrag entrichteten. Sie sehe hier aber die Gefahr von Begehrlichkeiten, einerseits durch ökosozialistische Forderungen, den Finanzierungskreislauf Straße aufzubrechen, und andererseits durch etwaige Begehrlichkeiten der EU, bei Infrastrukturabgaben eine direkte oder indirekte EU-Haushaltsfinanzierung einzuführen. Beides lehne sie ab.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, bei der Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD) gehe es vor allem um die Umsetzung von Europarecht in deutsches Recht. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung verfolge das Ziel der Entbürokratisierung und solle die

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Möglichkeit schaffen, einen Vertrag mit einem Anbieter in der gesamten EU nutzbar zu machen. Da die Mitgliedsstaaten mit unterschiedlichen Mautabrechnungssystemen arbeiteten, seien sie verpflichtet, die Interoperabilität zwischen den Systemen herzustellen. Ein weiteres Thema betreffe die Nutzung von Mautdaten zu Kontrollzwecken, vor allem bei der Einhaltung von Kabotage-Vorschriften, und werfe damit Fragen zum Datenschutz auf. Nach ihrer Meinung sei es sinnvoll und notwendig, die Richtlinie umzusetzen, soweit das europarechtlich geboten sei. Der Gesetzentwurf gehe aber über das europarechtlich Notwendige hinaus. Wenn ab 2026 mautbezogene Dienstleistungen von privatwirtschaftlichen Anbietern namentlich auf Toll Collect übertragen würden, berge das die Gefahr einer Art Monopolisierung und Verstaatlichung. Das Gesetz schränke auch ein Stück weit die Berufsfreiheit derjenigen ein, die bereits am Markt aktiv seien und die einen gewissen Vertrauensschutz genössen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, eine europaweit einheitliche Regelung der sogenannten Lkw-Maut sei aus ihrer Sicht eine ganz wesentliche Säule und ein großer Schritt nach vorne in Bezug auf die Bepreisung für verursachte Umweltschäden und in Bezug auf die Straßeninfrastruktur. Sie werde sich dennoch der Stimme enthalten, weil sie bei dem Thema „Befreiung oder Entlastung von erdgasbetriebenen Lkw“ eine grundsätzlich andere Meinung habe. Erdgas sei zwar im Vergleich zum Dieselmotorkraftstoff wesentlich umweltfreundlicher, aber seine Nutzung bilde bei weitem nicht den aktuellen Stand der Technik für den Gütertransport ab. Der Güterfernverkehr müsse schwerpunktmäßig verstärkt auf die Schiene gelegt werden. Weiter kritisierte sie, dass die Erlöse aus der Lkw Maut auch für den Straßenbau zur Verfügung gestellt würden. Infrastrukturausbau, also die Erweiterung von Straßen beziehungsweise der Straßenneubau, dürfe ihres Erachtens aus der Lkw-Maut nicht finanziert werden. Überschüssige Mittel sollten besser der Verlagerung auf die Schiene gewidmet werden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, der Gesetzentwurf beinhalte sehr viele formale Elemente zur Umsetzung von europäischem Recht und auch andere Regelungen, die sie nicht kritisiere. Sie befürworte durchaus, dass eine gewisse Entbürokratisierung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr stattfinden werde. Sie sehe aber kritisch, was mit dem Änderungsantrag der Koalition nochmal verstärkt werde, dass man Erdgas-Lkw durch die Regelungen bevorzuge. Erdgasbetriebene Lkw seien keine gute Lösung im Bereich des Güterverkehrs und für den Klimaschutz; der Umweltvorteil sei marginal. Ein Gutachten aus dem letzten Jahr habe auch bestätigt, dass die Nutzung erdgasbetriebener Lkw ein Irrweg sei und keinen Ansatz einer Lösung darstelle. Deswegen werde sie sich gegen den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen aussprechen und sich bei dem Gesetzentwurf der Stimme enthalten.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)503 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/27522 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)503.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des BFStrMG)

Die geltende und bis zum 31. Dezember 2023 befristete Mautbefreiung für überwiegend mit Erdgas betriebene Fahrzeuge umfasst sowohl werkseitig ausgelieferten Erdgas-Fahrzeuge als auch umgerüstete sowie um ein oder mehrere Erdgastanks ergänzte Diesel-Fahrzeuge. Das Bundesamt für Güterverkehr hat im Rahmen von Straßenkontrollen bei umgerüsteten sowie um Erdgastanks ergänzten Diesel-Fahrzeugen Missbrauchsfälle aufgedeckt. Zum Beispiel wurden unrichtige Dokumente über eine Umrüstung vorgelegt, die nicht durchgeführt wurde. In anderen Fällen wurden die Fahrzeuge zwar mit Erdgas-Tanks nachgerüstet, jedoch besteht die Möglichkeit, mittels Schalter zwischen Diesel- und Erdgas-Betrieb zu wechseln. In solchen Fallgestaltungen ist es kaum möglich festzustellen, ob überwiegend ein Erdgas-Betrieb erfolgt.

Die Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge hat das Ziel, den Markthochlauf von Erdgas-Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zu unterstützen. Umgerüstete Diesel-Fahrzeuge können zu diesem Ziel nur einen geringen Beitrag leisten, so dass die Mautbefreiung künftig auf werkseitig ausgelieferte Erdgas-Fahrzeuge fokussiert werden soll.

Durch das Einfügen der Wörter „die werkseitig für den Betrieb mit CNG, LNG oder als Zweistoffmotor mit LNG/Diesel ausgeliefert wurden und über eine Systemgenehmigung gemäß Verordnung VO (EG) Nr. 595/2009 verfügen“ am Beginn der Nummer 8 wird klargestellt, dass zukünftig nur noch Erdgas-Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI von der Privilegierung in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes profitieren sollen.

Nachträglich auf Erdgas umgerüstete bzw. um ein oder mehrere Erdgastanks ergänzte Fahrzeuge erfüllen nicht das Merkmal „werkseitig ... ausgeliefert“. Mit der werkseitigen Auslieferung ist die Konfiguration des Neufahrzeuges durch den Fahrzeughersteller vor der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung gemeint.

Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend (§ 1 Absatz 2 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

Auch wenn der Wortlaut der Nummer 8 weiterhin für den Beginn der Regelung den 1. Januar 2019 benennt, ist damit keine Rückwirkung gemeint. Für Fahrten, die vor dem Inkrafttreten des vorliegenden Änderungsgesetzes durchgeführt wurden, bleibt es bei der bisherigen Rechtslage. Für nachträglich umgerüstete bzw. um ein oder mehrere Erdgastanks ergänzte Fahrzeuge erlischt mit Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes die Mautbefreiung, d.h. diese gilt nicht bis zum 31. Dezember 2023 (bisherige Rechtslage) weiter.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung zu Buchstabe a.

Zu Buchstabe c (§ 4 des BFStrMG)

(Zu § 4 Absatz 3a des BFStrMG)

Die Übergangsfrist für die Durchführung der Berechnung der Maut allein durch das Bundesamt für Güterverkehr soll gesetzlich festgeschrieben werden. Die Berechnung für die Nutzer der EEMD-Anbieter kann bis zum 31. Dezember 2025 entweder vom Bundesamt für Güterverkehr oder von den EEMD-Anbietern vorgenommen werden. Ab dem 1. Januar 2026 wird die Berechnung für alle mautpflichtigen Fahrzeuge vom Bundesamt für Güterverkehr oder vom Betreiber durchgeführt, sofern der Betreiber dazu beauftragt wurde.

Die Beauftragung des Betreibers mit der Berechnung der Maut für die Nutzer von Anbietern nach § 10 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes nach § 4 Absatz 3a Satz 4 des Bundesfernstraßenmautgesetzes soll wie die Beauftragung des Betreibers mit der Mitwirkung an der Erhebung der Maut nach § 4 Absatz 3 Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom Bundesamt für Güterverkehr im Bundesanzeiger bekanntgegeben werden, um einen Gleichlauf mit § 4 Absatz 3 Satz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu erreichen.

(Zu § 4 Absatz 3b des BFStrMG)

Die Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nr. 5 (Kennzeichen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination) und 10 (Positionsdaten des zum Zweck der Mauterhebung im Fahrzeug befindlichen Fahrzeuggeräts) des Bundesfernstraßenmautgesetzes können im Rahmen der Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen des Verstoßes gegen die unionsrechtlichen Vorschriften zur Kabotage unterstützende Indizien liefern.

Kabotage ist die innerstaatliche Güterbeförderung durch Unternehmen aus anderen EU-Mitgliedstaaten. Erlaubt sind nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72) grundsätzlich drei innerstaatliche Güterbeförderungen innerhalb von sieben Tagen im Aufnahmemitgliedstaat im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung unter den Voraussetzungen des Kapitels III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009. Die Ahndung von Verstößen erfolgt über die Bußgeldvorschriften in § 19 Absatz 2a und Absatz 4 Nummer 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes.

Die Prüfung der Einhaltung der Kabotage-Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erfolgt derzeit anhand der nach Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 1 vorzuweisenden Belege über die grenzüberschreitende Beförderung in den betreffenden Mitgliedstaat sowie für jede einzelne der durchgeführten Kabotagebeförderungen. In der Regel handelt es sich hierbei um einen Frachtbrief. Diese Belege können von Fahrern bzw. Unternehmen mit krimineller Energie unterdrückt bzw. manipuliert werden. Zur Verifizierung stehen derzeit insbesondere Daten des Fahrtenschreibers zur Verfügung. Die Daten des Fahrtenschreibers sind jedoch nur eingeschränkt aussagekräftig, da derzeit nur bei den ab 15. Juni 2019 neu zugelassenen Fahrzeugen eine automatische Aufzeichnung von wenigen Positionsdaten erfolgt. Derzeit kann aus den Daten der in den meisten Fahrzeugen eingebauten Fahrtenschreibern nicht zuverlässig entnommen werden, wo sich das Fahrzeug wann befunden hat. Ab 2026 stehen mit der verpflichtenden Ausstattung aller grenzüberschreitend eingesetzten Fahrzeuge mit der nächsten Version des intelligenten Fahrtenschreibers mehr Positionsdaten zur Verfügung. Mit Verabschiedung des EU-Mobilitätspaketes I ist die verbindliche Nutzung des intelligenten Fahrtenschreibers spätestens ab Herbst 2025 gesetzlich vorgeschrieben. Dieser erfasst in regelmäßigen Abständen Positionsdaten des Fahrzeugs und speichert diese im internen Massenspeicher, wo diese für Kontrollzwecke zur Verfügung stehen.

Die Mautdaten zum Grenzübertritt (Kennzeichen des Fahrzeugs und zu einem Mautabschnitt verarbeitete Positionsdaten, die Ort und Zeitpunkt der mautpflichtigen Befahrung des mautpflichtigen Streckennetzes enthalten) könnten bis zum flächendeckenden Einsatz des intelligenten Fahrtenschreibers Version 2 im Rahmen von Ordnungswidrigkeitenverfahren des Bundesamtes für Güterverkehr einen Beitrag leisten, um für mautpflichtige Fahrzeuge, die den Kabotage-Regelungen unterfallende Beförderungen durchführen, die Angaben in Frachtbriefen und die Daten des Fahrtenschreibers zu Grenzüberschreitungen überprüfen zu können. Das Verlassen des Bundesgebiets mehr als sieben Tage nach der Einfahrt nach Deutschland kann einen Anhaltspunkt bieten, ob eventuell inländische Beförderungen in einem längeren Zeitraum als erlaubt stattgefunden haben.

Nach § 21 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes ist das Bundesamt für Güterverkehr zuständig für die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die Kabotage-Regelungen. Beim Bundesamt für Güterverkehr liegen zudem die Mautdaten vor, weil es auch dafür die zuständige Behörde ist (vgl. § 4 Absatz 3, § 4b sowie § 7 Absatz 1 und 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

Die Nutzung der Mautdaten zum Grenzübertritt für die Ahndung der Kabotage-Regelungen erfordert technische Maßnahmen, insbesondere die Einrichtung eines Zugriffs der Bearbeiter der Ordnungswidrigkeitenverfahren beim Bundesamt für Güterverkehr. Bei der Einrichtung des Zugriffs ist zur Wahrung des Datenschutzes zu beachten, dass nur ein Zugriff auf Daten zu Grenzübertritten im Rahmen von Fahrten im Anwendungsbereich des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erfolgen darf. Die Dauer der Umsetzung lässt sich noch nicht abschließend einschätzen.

Die Möglichkeit der Nutzung von Mautdaten für die Überwachung der Kabotage-Regelungen ist zeitlich zu befristen bis eine flächendeckende Nutzung von intelligenten Fahrtenschreibern Version 2 im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgen muss. Entsprechend den Vorgaben des Artikels 8 Absatz 4a der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sind im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Fahrzeuge spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 der VO (EU) Nr. 165/2014 genannten Einzelvorschriften mit einem intelligenten Fahrtenschreiber Version 2 nachzurüsten. Entsprechend Artikel 11 Absatz 2 hat die Europäische Kommission diese Regelungen bis zum 21. August 2021 vorzulegen. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Einzelvorschriften kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht exakt ermittelt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dies bis zum 31. Dezember 2021 erfolgt ist. Ab dem 1. Januar 2026 sollte daher jedes grenzüberschreitend eingesetzte Fahrzeug mit einem intelligenten Fahrtenschreiber Version 2 ausgestattet sein. Ein Rückgriff auf die Mautdaten ist deshalb ab diesem Zeitpunkt nicht mehr erforderlich.

Zu Buchstabe d (§ 9 Absatz 6 des BFStrMG)

Die anonymisierten Mautdaten sollen künftig auch für Zwecke des Verkehrsmanagements genutzt werden können. Für die Verkehrslenkung aufgrund von aktuellen Befahrungsdaten sind die Daten zwar nicht geeignet, da es sich einerseits lediglich um Daten der mautpflichtigen Fahrzeuge (mindestens 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht, keine Daten zu mautbefreiten Fahrzeugen und bei manueller Einbuchung via Mautstellenterminal, Internetportal oder Smartphone-App) und andererseits nicht um Echtzeitdaten (durchschnittlich Versand nach 4 Stunden von den Fahrzeuggeräten an den Betreiber und i.d.R. an die EEMD-Anbieter innerhalb von 24 Stunden) handelt. Die

Daten müssen zudem nach der Erhebung zunächst beim Betreiber bzw. den EEMD-Anbietern weiterverarbeitet, qualitätsgesichert, anonymisiert und an das Bundesamt für Güterverkehr weitergeleitet werden. Das Bundesamt für Güterverkehr muss diese Daten zudem an einen Dritten zur Weiterverarbeitung weiterleiten, der die Daten für das Verkehrsmanagement aufbereiten würde.

Es bieten sich jedoch Möglichkeiten, die Daten für verschiedene Anwendungsbereiche besser zu nutzen. Beispiel hierfür ist die Verbesserung der Bedarfsplanung für Lkw-Parkplätze entlang des mautpflichtigen Streckennetzes, insbesondere den Bundesautobahnen. Hierfür können die vorhandenen Daten anders als bislang aggregiert zur Verfügung gestellt würden, beispielsweise mit kürzeren Auswertungszeiträumen (z.B. mautpflichtige Befahrungen in einem Abschnitt pro Viertelstunde statt pro Monat).

Zu Buchstabe e (§ 14 Absatz 6 und 7 sowie Anlagen 1, 7 und 8 des BFStrMG)

Ab 28. Oktober 2020: Absenkung des Mautteilsatzes der Infrastrukturkosten

Vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) war die Klage einer polnischen Spedition gegen das Wegekostengutachten 2007-2012 anhängig. Der EuGH hat im Vorabentscheidungsverfahren C-321/19 mit Urteil vom 28. Oktober 2020 entschieden, dass nach der Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten-/ Wegekostenrichtlinie) in der vom 10. Juni 2006 bis 14. Oktober 2011 geltenden Fassung die Kosten der Verkehrspolizei nicht hätten angelastet werden dürfen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat alle Wegekostengutachten seit 2002 ordnungsgemäß bei der EU-Kommission notifiziert. Die Anlastung der Kosten der Verkehrspolizei wurde nie beanstandet. Deshalb hat die Bundesrepublik Deutschland darauf vertraut, dass die Anlastung der Kosten der Verkehrspolizei europarechtskonform ist. Der EuGH erwähnt in seinem Urteil (Rn. 52) ausdrücklich die zustimmenden Stellungnahmen der EU-Kommission vom 10. Dezember 2014 (C[2014] 9313 final) und vom 16. Januar 2019 (C[2019] 60). Die Mauteinnahmen wurden (nach Abzug der Kosten für Erhebung und Kontrolle der Lkw-Maut sowie der Mautharmonisierung) zweckgebunden für die Bundesfernstraßen verwendet und sind so allen Nutzern des mautpflichtigen Streckennetzes zu Gute gekommen.

Der Mautteilsatz der Infrastrukturkosten (so wie im aktuellen Wegekostengutachten 2018-2022 berechnet und in der geltenden Anlage 1 zum Bundesfernstraßenmautgesetz geregelt) soll mit Wirkung vom 28. Oktober 2020 angepasst und um die Kosten der Verkehrspolizei bereinigt werden, um dem EuGH-Urteil Rechnung zu tragen.

Die Wegekostengutachter haben den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten ermittelt, der sich ohne Berücksichtigung der Kosten der Verkehrspolizei und bei einer Aktualisierung weiterer im Wegekostengutachten 2018-2022 zugrunde gelegten Parameter ergibt, d.h. die damaligen Prognosen wurden für die Jahre 2018 bis 2020 durch Ist-Werte ersetzt und die Prognosen für die Jahre 2021 und 2022 auf den aktuellen Wissenstand angepasst. Aktualisiert wurden insbesondere die Fahrleistungen, tatsächliche Zinsentwicklung, Netzentwicklung, Preisentwicklung und Haushaltszahlen.

Diese Berechnung entspricht dem Grundsatz „Wirklichkeit schlägt Prognose“, insbesondere aufgrund der Berücksichtigung der gesunkenen Fahrleistungen durch die Corona Pandemie. Damit trägt die Neuberechnung über die gesamte fünfjährige Rechnungsperiode 2018 bis 2022 betrachtet (siehe § 3 Absatz 5 Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) auch dem gebührenrechtlichen Kostendeckungsprinzip sowie dem Äquivalenzprinzip Rechnung. Das Kostendeckungsprinzip geht davon aus, dass die Gebühren für die Inanspruchnahme einer Leistung (hier die Benutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur durch mautpflichtige Fahrzeuge) so bemessen sein sollen, dass die entstandenen Kosten des Leistungserbringers (hier des Staates) vollständig gedeckt werden. Beim Äquivalenzprinzip geht es um die Gleichwertigkeit von Leistung (Zurverfügungstellung der Straßeninfrastruktur) und Gegenleistung (Zahlung der Mautgebühr). Insgesamt führt die Neuberechnung daher zu einer gerechteren Anlastung der Wegekosten im Zeitraum 2018-2022.

Mautteilsatz Infrastrukturkosten	Bisher in Cent/km	Ab 28.10.2020 in Cent/km
7,5 t bis unter 12 t zGG	8,0	6,5

12 t bis 18 t zGG	11,5	11,2
Über 18 t zGG mit bis zu 3 Achsen	16,0	15,5
Über 18 t zGG mit 4 oder mehr Achsen	17,4	16,9

Für den Zeitraum ab Urteilsverkündung durch den EuGH am 28. Oktober 2020 kann sich die Bundesrepublik nicht mehr auf Vertrauensschutz berufen. Daher können die Mautpflichtigen schriftlich einen Erstattungsantrag beim Bundesamt für Güterverkehr (§ 4 Absatz 2 Satz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) auf Erstattung der überzahlten Mautgebühren stellen. Als Belege sind insbesondere die monatlichen Abrechnungen der Toll Collect GmbH oder der EEMD-Anbieter sowie die Einzelfahrtennachweise vorzulegen (§ 4 Absatz 2 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

Mit der rückwirkenden Absenkung des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten zum 28. Oktober 2020 liegt eine echte Rückwirkung im verfassungsrechtlichen Sinn vor. Die zu regelnden Sachverhalte, d.h. die mautpflichtigen Fahrten, sind bereits abgeschlossen. Diese rückwirkende Regelung ist jedoch zulässig, weil sie im Ergebnis zu einer Entlastung der Mautpflichtigen führt. Zwar gibt es bei der Aktualisierung der Datengrundlagen, insbesondere der Ersetzung der vorherigen Prognosen zu den Fahrleistungen durch reale Ist-Werte 2018-2020, auch belastende Elemente. Jedoch überwiegen die entlastenden Bestandteile der Berechnung – neben der Herausrechnung der Kosten der Verkehrspolizei wirken unter anderem auch die gesunkenen Erhebungskosten bei der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH mautsatzsenkend. Maßgeblich für die Frage einer Belastung/Entlastung der Mautpflichtigen ist also der Mautteilsatz der Infrastrukturkosten, der sich im Ergebnis der Berechnung ergibt, nicht die einzelnen Bestandteile der Berechnung. Es wird durch die rückwirkende Absenkung kein schutzwürdiges Vertrauen der Mautpflichtigen enttäuscht. Mit der rückwirkenden Anpassung des Mautteilsatzes der Infrastrukturkosten für den Zeitraum 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 wird der Weg zur Erstattung der überzahlten Mautgebühren mittels Antragsverfahren beim Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 2 Satz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes eröffnet, indem die angemessenen Gebühren gesetzlich festgelegt werden. Aus der Differenz der Gebührensätze jeweils multipliziert mit den gefahrenen mautpflichtigen Kilometern ergibt sich die Höhe des Erstattungsbetrages.

Das Rückerstattungsvolumen beläuft sich für den Zeitraum 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 auf bis zu 194 Mio. Euro (wenn alle Mautpflichtigen einen Erstattungsantrag stellen). Für den Zeitraum 1. Oktober 2021 bis 31. Dezember 2022 wird mit Mautmindereinnahmen gegenüber den bisherigen Mautsätzen bei aktualisierter Verkehrsleistungsprognose von 236 Mio. Euro gerechnet. Davon entfallen nach ersten Schätzungen voraussichtlich rd. 103 Mio. Euro auf das Jahr 2021 und 133 Mio. Euro auf das Jahr 2022.

Ab 1. Oktober 2021: Anhebung des Mautteilsatz der Luftverschmutzungskosten

Am 7. Juli 2020 wurde im Amtsblatt der EU Nr. C223, Seiten 1 und 2 die „Aktualisierung des Anhangs II und des Anhangs IIIb Tabellen 1 und 2 in Bezug auf geltende Werte in Euro gemäß Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in der durch die Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates geänderten Fassung“ veröffentlicht. Dadurch erhöhen sich die anlastbaren externen Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung geringfügig. Weil in Deutschland die tatsächlich von den mautpflichtigen Fahrzeugen verursachten Kosten über den Kappungsgrenzen des EU-Rechts liegen, soll der eröffnete Spielraum genutzt und zumindest der Mautteilsatz für die Kosten der Luftverschmutzung angepasst werden. Bei den Kosten der Lärmbelastung muss es aufgrund der Rundung bei 0,2 Cent/km verbleiben, weil das Mautsystem nicht mit mehr Nachkommastellen als Zehntel-Centbeträgen arbeitet:

Mautteilsätze Luftverschmutzung und Lärmbelastung	Bisher in Cent/km	Ab 01.10.2021 in Cent/km
Luftverschmutzung Euro 6	1,1	1,2
Luftverschmutzung EEV und Euro 5	2,2	2,3

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Luftverschmutzung Euro 4 und Euro 3 PMK 2	3,2	3,4
Luftverschmutzung Euro 3 und Euro 2 PMK 1	6,4	6,7
Luftverschmutzung Euro 2	7,4	7,8
Luftverschmutzung Euro 1 und Fzg ohne Einstufung	8,5	8,9
Lärmbelastung	0,22 (=0,2)	0,23 (=0,2)

Eine rückwirkende Anhebung des Mautteilsatzes der Luftverschmutzungskosten kommt aufgrund des verfassungsrechtlichen Rückwirkungsverbots nicht in Betracht. Daher gilt die Erhöhung ab Inkrafttreten des vorliegenden Änderungsgesetzes zum 1. Oktober 2021.

§ 14 wird um einen neuen Absatz 6 für den Zeitraum 1. Januar 2019 bis 27. Oktober 2020 und einen neuen Absatz 7 für den Zeitraum 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 ergänzt (Nummer 11).

Der Mautteilsatz der Infrastrukturkosten ohne Kosten der Verkehrspolizei sowie der an das EU-Recht angepasste Mautteilsatz der Luftverschmutzungskosten kommen für den Zeitraum ab dem 1. Oktober 2021 in die neue Anlage 1 (Nummer 12).

Die bisherigen Mautsätze für den Zeitraum 1. Januar 2019 bis 27. Oktober 2020 werden die neue Anlage 7. Damit ist keine rückwirkende Bestätigung der Mautsätze durch den Gesetzgeber gemeint, sondern die Verschiebung von der Anlage 1 zur Anlage 7 erfolgt ausschließlich aus dem Grund, damit die bisherige Systematik der Anlagen im Bundesfernstraßenmautgesetz weiter eingehalten wird, d.h. die jeweils aktuellen Mautsätze sind in der Anlage 1 geregelt und in der Anlage 2 fortfolgend sind die in früheren Zeiträumen geltenden Mautsätze chronologisch nach zeitlicher Geltungsdauer aufgeführt.

Die Mautsätze ohne die Kosten der Verkehrspolizei für den Zeitraum 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 und ohne Anhebung des Mautteilsatzes der Luftverschmutzungskosten kommen in die neue Anlage 8 (Nummer 13).

Insgesamt ergibt sich damit folgende Systematik zur zeitlichen Geltungsdauer der Mautsätze im Bundesfernstraßenmautgesetz:

Anlage Nr.	Geltungszeitraum
Anlage 1	Für Sachverhalte, die ab dem 1. Oktober 2021 entstehen werden.
Anlage 2	Für Sachverhalte, die ab dem 1. Juli 2003 und bis zum Ablauf des 31. August 2007 entstanden sind.
Anlage 3	Für Sachverhalte, die ab dem 1. September 2007 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 entstanden sind.
Anlage 4	Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2009 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014 entstanden sind.
Anlage 5	Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2015 und bis zum Ablauf des 30. September 2015 entstanden sind.
Anlage 6	Für Sachverhalte, die ab dem 1. Oktober 2015 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2018 entstanden sind.
Anlage 7	Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2019 und bis zum Ablauf des 27. Oktober 2020 entstanden sind.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 8	Für Sachverhalte, die ab dem 28. Oktober 2020 und bis zum Ablauf des 30. September 2021 entstanden sind bzw. entstehen werden.
----------	--

Zu Nummer 2 (Änderung des Gerichtskostengesetzes)

Nach § 10a Absatz 1 Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes können dem Halter eines Fahrzeugs die Kosten des Bußgeldverfahrens auferlegt werden, wenn dieses eingestellt wird, weil er den Fahrer nicht benannt hat. Eingestellt werden kann das Bußgeldverfahren vom Bundesamt für Güterverkehr, der Staatsanwaltschaft und dem Amtsgericht. Gegen die Kostentscheidung des Bundesamtes für Güterverkehr und der Staatsanwaltschaft kann der Betroffene Rechtsbehelf erheben (Antrag auf gerichtliche Entscheidung, § 25a Absatz 3 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes i.V.m. § 10a Absatz 1 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

Die Kosten der (Ausgangs-) Entscheidung des Bundesamtes für Güterverkehr ergeben sich aus § 107 Absatz 2 des Ordnungswidrigkeitengesetzes i.V.m. § 10a Absatz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Für die (Ausgangs-) Entscheidung der Staatsanwaltschaft und des Amtsgerichts sollten sich die Kosten aus dem Kostenverzeichnis des Gerichtskostengesetzes Nr. 4301 und 4302 ergeben. Der Verweis auf § 25a Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes geht fehl, da dieser das Rechtsbehelfsverfahren regelt. Die Kosten hierfür ergeben sich aus dem Kostenverzeichnis des Gerichtskostengesetzes Nr. 4303.

Berlin, den 19. Mai 2021

Oliver Luksic
Berichterstatte

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.