

05.09.25

Vk - U

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Anlass für die Gesetzesänderung sind verschiedene Änderungen, die sich aus der Fortentwicklung des bestehenden Lkw-Mautsystems ergeben. Zudem wird bei Gelegenheit dieser Gesetzesänderung die Umbenennung des zuständigen Bundesministeriums im Gesetzestext nachvollzogen.

Neben dem automatischen und dem manuellen Verfahren soll die Möglichkeit für die Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens zur Mauterhebung geschaffen werden, das über die Verwendung einer Applikation auf dem nutzereigenen Mobilgerät eine weitere nutzerfreundliche und bürokratiearme Einbuchungsmöglichkeit eröffnet. Einbau und Nutzung eines herkömmlichen Fahrzeuggeräts (auch „On-Board-Unit“) sind hierfür nicht erforderlich. Die neue Einbuchungsmöglichkeit im Mauterhebungssystem sieht vor, dass die Strecke während der Fahrt unter Verarbeitung der Positionsdaten eines Mobilgerätes gebucht werden kann und die Kontrolle der ordnungsgemäßen Mautentrichtung mittels Kennzeichenerkennung des mautpflichtigen Fahrzeugs erfolgt. Für die Einführung dieses neuen Verfahrens zur Mauterhebung werden Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen notwendig.

Aus 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) in der 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) revidierten Fassung folgt die Anforderung an die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, sicherzustellen, dass die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse 2 oder 3 nach seiner Erstzulassung alle sechs Jahre überprüft wird und gegebenenfalls eine Reklassifizierung vorgenommen wird. Dies wird mit dem vorliegenden Gesetz klargestellt.

Fristablauf: 17.10.25

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Das Gesetz stellt zudem klar, dass der Betreiber des Mautsystems dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) auf dessen Verlangen eine Liste gesperrter Fahrzeuggeräte übermitteln muss.

B. Lösung

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG). In Bezug auf die neue Einbuchungsmöglichkeit mittels Applikation auf dem nutzeigenen Mobilgerät wird die Rechtsgrundlage geschaffen für die Erhebung, Speicherung, Verwendung und Übermittlung von Daten durch das BALM und den Betreiber im Rahmen der Kontrolle. Ferner wird eine Rechtsgrundlage für die Übermittlung der Liste der gesperrten Fahrzeuggeräte an das BALM durch den nationalen Betreiber geschaffen (Artikel 1).

Mit einer weiteren Änderung wird das Bundesfernstraßenmautgesetz zum 1. Januar 2026 im Hinblick auf die europarechtliche Anforderung an die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, sicherzustellen, dass die Einstufung für Fahrzeuge in den Emissionsklassen 2 und 3 ab ihrer Erstzulassung alle sechs Jahre überprüft wird und gegebenenfalls eine Reklassifizierung erfolgt, angepasst (Artikel 2).

Im Mautsystemgesetz wird die für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS-Anbieter) bereits aktuell bestehende Pflicht zur Übermittlung einer Liste gesperrter Fahrzeuggeräte ergänzt um die Information zum Kennzeichen des Fahrzeugs, für das eine Sperr- oder Entsperrmeldung des Anbieters vorliegt, sowie um die Information zum Grund der Sperrung (Artikel 3).

C. Alternativen

Keine. Eine Änderung nur der Lkw-Maut-Verordnung (Lkw-MautV) stellt unter dem Gesichtspunkt der Wesentlichkeitslehre keine ausreichende Regelung für die erfolgende Datenerhebung für die Nutzung der neuen Einbuchungsmöglichkeit dar.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mit den Gesetzesänderungen ist keine Veränderung bei den Mauteinnahmen im Einzelplan 12 zu erwarten. Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit der Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens, indem er die für die Datenerhebung erforderliche Rechtsgrundlage schafft. Mit der Schaffung der Rechtsgrundlage sind keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand verbunden.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind vom Mautdienst nicht betroffen. Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit der Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens, indem er die für die Datenerhebung erforderliche Rechtsgrundlage schafft. Mit der Schaffung der Rechtsgrundlage ist kein Erfüllungsaufwand verbunden. Die Umsetzung des neuen Einbuchungsverfahrens erfordert neben der technischen Implementierung und der Änderung des BFStrMG auch die Änderung der Lkw-MautV. Die Änderung

der Lkw-MautV wird mit separatem Rechtssetzungsverfahren erfolgen, in dem der Erfüllungsaufwand beziffert wird. Die technische Implementierung im Mautsystem erfolgt nur, sofern die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen sind. Bei Umsetzung entsteht eine Entlastung in Höhe von 2,3 Mio. Euro jährlich.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

§ 4j Abs. 2a BFStrMG - neu - regelt, dass das BALM fortan neben den in § 4j Absatz 2 BFStrMG genannten Daten weitere Daten von den Mautsystembetreibern einfordern kann. Da der Datenaustausch zwischen den Mautsystembetreibern und dem BALM bereits automatisiert abläuft, ist für die Umsetzung der Vorgabe lediglich eine einmalige Systemimplementierung notwendig. Somit entsteht aus dieser Vorgabe ein Umstellungsaufwand auf Seiten der Verwaltung. Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Implementierung der Datenschnittstelle beträgt insgesamt rund 430.000 Euro.

§ 7 Abs. 2 Satz 1 Nummer 6 Buchstabe f BFStrMG legt die rechtliche Grundlage fest, um neben den bisherigen Einbuchungskanälen auch eine teilautomatisierte Einbuchungsoption einzuführen. Damit ist unmittelbar noch kein Erfüllungsaufwand verbunden, da zunächst eine Anpassung der Lkw-MautV erforderlich ist, die mit einem separaten Rechtssetzungsverfahren erfolgen wird. Damit verbunden wird bei der Toll Collect GmbH für die Einführung des neuen Einbuchungskanals und die Ertüchtigung der Kontrollsysteme ein Umstellungsaufwand von 11 Mio. Euro sowie jährliche Personalkosten von 1,1 Mio. Euro und jährliche Sachkosten von 600.000 Euro erwartet.

F. Weitere Kosten

Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit der Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens zur Einbuchung in das Mautsystem, indem er die für die Datenerhebung erforderliche Rechtsgrundlage schafft. Mit der Schaffung der Rechtsgrundlage sind keine weiteren Kosten verbunden. Auch im Übrigen fallen keine weiteren Kosten an.

05.09.25

Vk - U

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher VorschriftenBundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, 5. September 2025

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Anke Rehlinger

Sehr geehrte Frau Bundesratspräsidentin,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften
mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, weil u.a. die Einbuchungsmöglichkeit kurzfristig eingeführt werden soll, da sie die Nutzerfreundlichkeit erhöht und einen Beitrag zur Digitalisierung der Lkw-Maut sowie zum Bürokratieabbau leistet. Das Gesetz soll zudem genutzt werden, um die im Koalitionsvertrag vorgesehene Verlängerung der Mautbefreiung für emissionsfreie Fahrzeuge über den 31. Dezember 2025 hinaus umzusetzen. Um die lückenlose Befreiung zu gewährleisten, muss die Umsetzung spätestens zum 31. Dezember 2025 in Kraft treten.

Fristablauf: 17.10.25

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

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

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Merz

Entwurf eines Vierten 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 3 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 Satz 4 und 5 werden gestrichen.
 - b) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.
 - b) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
3. In § 3a Absatz 2 Satz 1 und 2 sowie § 4 Absatz 4 Satz 3 und Absatz 5 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
4. In § 4e Absatz 1 wird die Angabe „Pilotbetriebs nach Absatz 3“ durch die Angabe „Pilotbetriebs nach Absatz 2“ ersetzt.
5. In § 4h Satz 1 und 2 sowie § 4i Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
6. § 4j wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Auf Verlangen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität hat der Betreiber folgende Daten zu den in Absatz 3 genannten Zwecken zu übermitteln:

 1. Identifikationsnummer des Nutzers, dem ein gesperrtes oder entsperrtes Fahrzeuggerät zugeordnet ist,
 2. Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts, für das eine Sperr- oder Entsperrmeldung des Betreibers vorliegt, und das Kennzeichen des Fahrzeugs, in dem sich das Fahrzeuggerät befindet,
 3. Angaben zur Gültigkeit eines Eintrags in die Nutzerlisten,

4. Zeitpunkt, zu dem der Betreiber eine Sperrung oder eine Entsperrung des Fahrzeuggeräts ausgelöst hat,
 5. Zeitpunkt, zu dem das Fahrzeuggerät die Sperrung oder Entsperrung bestätigt hat,
 6. Grund und Art der Sperraktivität, die für ein Fahrzeuggerät durchgeführt wurde, und
 7. eine im System des Betreibers eindeutige Identifikationsnummer für Datensätze des Datentyps „Sperr- oder Entsperrinformation.“.
- b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Absätzen 1 und 2“ durch die Angabe „Absätzen 1 bis 2a“ ersetzt.
- c) In Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „nach Absatz 2“ durch die Angabe „nach den Absätzen 2 und 2a“ ersetzt.
7. In § 5 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
8. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 5 wird die Angabe „Fahrzeugkombination,“ durch die Angabe „Fahrzeugkombinationen sowie“ ersetzt.
- bb) Nummer 6 wird durch die folgende Nummer 6 ersetzt:
- „6. folgende im Fahrzeuggerät gespeicherte Daten:
- a) die Vertragsnummer des Nutzers und die Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts,
 - b) die Identifikationsnummer des Betreibers oder des Anbieters nach den §§ 4e und 4f,
 - c) den Zeitpunkt der Aktivierung,
 - d) den Ort, den Zeitpunkt und die Qualität der letzten Positionsermittlung sowie,
 - e) wenn ein Fahrzeuggerät verwendet wird, das auf Mikrowellentechnik im Sinne des § 2 Nummer 3 des Mautsystemgesetzes basiert, folgende Daten:
 - aa) den aktuellen Betriebszustand, die letzten drei vorangegangenen Betriebszustände sowie den Zeitpunkt und den Ort des jeweiligen Wechsels des Betriebszustandes,
 - bb) 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 sowie

- cc) die letzte bestätigte Systembenachrichtigung sowie den Ort und den Zeitpunkt der Bestätigung des Empfangs dieser Systembenachrichtigung durch den Fahrzeugführer,
 - f) wenn ein Fahrzeuggerät verwendet wird, das nicht auf Mikrowellentechnik im Sinne des § 2 Nummer 3 des Mautsystemgesetzes basiert, folgende Daten:
 - aa) alle Betriebszustände, die zum Zeitpunkt der Kontrolle nicht älter als zehn Stunden sind, sowie den Zeitpunkt und den Ort des jeweiligen Wechsels des Betriebszustandes,
 - bb) alle Daten zur Fahrzeugklasse, zur technisch zulässigen Gesamtmasse und zur Anzahl der Achsen des Fahrzeugs, die jeweils zum Zeitpunkt der Kontrolle nicht älter als zehn Stunden sind, sowie
 - cc) die letzten drei bestätigten Systembenachrichtigungen sowie den Ort und den Zeitpunkt der Bestätigung des Empfangs der jeweiligen Systembenachrichtigung durch den Fahrzeugführer.“
 - cc) Nummer 7 wird gestrichen.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 wird nach der Angabe „§ 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1 bis 9“ die Angabe „sowie im Fall der Verwendung eines Fahrzeuggeräts, das nicht auf Mikrowellentechnik im Sinne des § 2 Nummer 3 des Mautsystemgesetzes basiert, die Daten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 Buchstabe a bis d und f für einen Zeitraum von der Kontrolle bis zum Ende der Fahrt, längstens jedoch für einen Zeitraum von 90 Minuten ab dem Zeitpunkt der Kontrolle “ eingefügt.
9. In § 13 Absatz 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
10. Anlage 1 Nummer 4 Buchstabe b wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird die Angabe „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“ gestrichen.
 - b) Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie 1999/62/EG wird die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 alle sechs Jahre, gerechnet vom Tag seiner Erstzulassung, auf Basis der zum Überprüfungszeitpunkt geltenden Grenzwerte neu ermittelt.“
 - c) In Satz 3 wird die Angabe „spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs“ durch die Angabe „am Tag nach der Neuermittlung der Einstufung“ ersetzt.

Artikel 2

Weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Anlage 1 Nummer 4 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 wird die Angabe „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“ gestrichen.
2. Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie 1999/62/EG wird die Einstufung eines Fahrzeugs der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 alle sechs Jahre, gerechnet vom Tag seiner Erstzulassung, auf Basis der zum Überprüfungszeitpunkt geltenden Grenzwerte neu ermittelt.“
3. In Satz 3 wird die Angabe „spätestens nach sechs Jahren und einem Tag nach dem Tag der Erstzulassung des betroffenen Fahrzeugs“ durch die Angabe „am Tag nach der Neuermittlung der Einstufung“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Mautsystemgesetzes

Das Mautsystemgesetz vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 18 Absatz 2 Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
2. § 26 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts, für das eine Sperr- oder Entsperrmeldung des Anbieters vorliegt, und das Kennzeichen des Fahrzeugs, in dem sich das Fahrzeuggerät befindet,“.
 - b) In Nummer 6 wird vor der Angabe „Art“ die Angabe „Grund und“ eingefügt.
3. In § 28 Absatz 1 Satz 1 und 2, § 29 Absatz 4 Satz 2, § 31 Absatz 1 und 2, § 35 Absatz 7 Satz 1 und § 37 Absatz 1, 3 und 4 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am 1. Dezember 2025 in Kraft. Artikel 2 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

EU-Rechtsakte:

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 vom 22. Februar 2022 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) geändert worden ist

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Anlass für die Gesetzesänderung ist, dass neben dem automatischen und dem manuellen Verfahren die Möglichkeit eröffnet wird, ein teilautomatisiertes Verfahren zur Mauterhebung zu schaffen, das über die Verwendung einer Applikation auf dem nutzeigenen Mobilgerät eine weitere Einbuchungsmöglichkeit gewährt. Die Nutzung eines herkömmlichen Fahrzeuggeräts (sog. „On-Board-Unit“) ist hierfür nicht erforderlich. Die neue Einbuchungsmöglichkeit im Mauterhebungssystem sieht vor, dass die Strecke während der Fahrt unter Verarbeitung der Positionsdaten eines Mobilgeräts gebucht werden kann und die Kontrolle mittels Kennzeichenerkennung des mautpflichtigen Fahrzeugs erfolgt. Um dies zu ermöglichen, ist eine Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen im BFStrMG erforderlich.

Des Weiteren soll klargestellt werden, dass die Reklassifizierung der Einstufung in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 nicht nur einmalig, sondern alle sechs Jahre ab Erstzulassung erfolgt.

Das Gesetz stellt klar, dass die für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (im Folgenden EETS-Anbieter) bereits bestehende Pflicht zur Übermittlung einer Liste gesperrter Fahrzeuggeräte auch für den nationalen Betreiber auf Verlangen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität gilt und passt diese im Hinblick auf die weiteren erforderlichen Informationen, Kennzeichen und Grund der Sperrung, an.

Es wird zudem im Bundesfernstraßenmautgesetz und im Mautsystemgesetz der Name des Bundesministeriums für Verkehr aktualisiert.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes trägt einer Fortentwicklung der Einbuchung in das Mauterhebungssystem Rechnung. Sie eröffnet die Möglichkeit, eine teilautomatisierte Einbuchungsmöglichkeit zur Entrichtung der Maut zu schaffen, neben der bereits bestehenden manuellen und automatischen Einbuchung. Als Einbuchungskanal dient in diesem teilautomatisierten Mauterhebungssystem eine den Nutzern bereitgestellte Applikation, die die zentrale Kommunikationsschnittstelle für den Nutzer darstellt und auf einem vom Nutzer mitgeführten mobilen Endgerät (z.B. Smartphone) zu installieren ist. Die Applikation ermöglicht ein Echtzeit-Routing auf dem mobilen Endgerät. Die Applikation wird bei Fahrtantritt vom Fahrer gestartet und nach Fahrtende wieder beendet. Damit ist eine freie Routenwahl, wie beim automatischen Mauterhebungssystem möglich, ohne dass ein Fahrzeuggerät im Fahrzeug vorhanden sein muss. Die bei der manuellen Buchung notwendige Vorausbuchung einer Strecke entfällt und damit auch der Zwang, die Strecke entsprechend der Buchung zu befahren.

Die Änderung im Bundesfernstraßenmautgesetz trägt dem Umstand Rechnung, dass beim teilautomatisierten Verfahren im Rahmen der Kontrolle kein Fahrzeuggerät interagiert, auf dem kontrollrelevante Daten (Identifikationsmerkmale für Nutzer, u.a. Fahrzeuggerät und Betreiber/Anbieter, Zeitpunkt der Aktivierung, Ort, Zeitpunkt und Qualität der letzten Positionsermittlung, aktuelle und vergangene Betriebszustände, Fahrzeugklasse) gespeichert sind, die ausgewertet werden könnten. Stattdessen sendet das alternative Erhebungsgerät

(z.B. Smartphone) während der Fahrt in einem Intervall von fünf bis zehn Minuten die Zustandsdaten an die Zentrale des Betreibers.

Die neu geschaffene Regelung bietet eine Rechtsgrundlage für die Erhebung, Speicherung, Verwendung und Übermittlung der Daten durch Betreiber und Bundesamt für Logistik und Mobilität, wenn ein solches, nicht auf Mikrowellentechnik basierendes Fahrzeuggerät verwendet wird.

Des Weiteren wird in dem Gesetzentwurf der Forderung des Artikel 7 ga Absatz 2 Satz 2 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 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge, 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“.

Die Regelung zur Übermittlung der Liste der gesperrten Fahrzeuggeräte normiert die auf Anforderung des Bundesamts für Logistik und Mobilität bestehende dahingehende Pflicht für den Betreiber. Damit werden etwaige behördliche Nachforschungen auch bei den Nutzern entbehrlich. Für die EETS-Anbieter wird die bestehende Regelung durch Ergänzung von Informationen zum Kennzeichen des Fahrzeugs und Grund der Sperrung angepasst.

III. Exekutiver Fußabdruck

Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte haben nicht wesentlich zum Inhalt des Gesetzentwurfs beigetragen.

IV. Alternativen

Eine Änderung nur der Lkw-Maut-Verordnung stellt unter dem Gesichtspunkt der Wesentlichkeitslehre keine ausreichende Regelung für die erfolgende Datenerhebung im Rahmen der neuen Einbuchungsmöglichkeit dar.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes (GG). 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.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Artikel 1 Nummer 9 und Artikel 2 dienen der Umsetzung der Vorgaben 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.

VII. Gesetzesfolgen

Mit der Einführung einer teilautomatisierten Einbuchungsmöglichkeit sind Kostenersparnisse verbunden.

Das Gesetz ist mit Entlastungen der Verwaltungsabläufe verbunden, auch für die Nutzer.

Die geplanten Regelungen sind befolgbar. Die Applikation für mobile Endgeräte wird den Nutzern kostenfrei zur Verfügung gestellt. Das Ein- und Ausschalten der Applikation zu Beginn und Ende der Fahrt liegt in der Verantwortung des Nutzers.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Soweit die Rechtsgrundlage für die Datenerhebung und -verarbeitung für eine technische Lösung zur Mauterhebung geschaffen wird, die im Gegensatz zu herkömmlichen Fahrzeuggeräten nicht über eine mautspezifische Hardware zur Nahbereichskommunikation (Dedicated Short Range Communication - DSRC) mittels Mikrowellentechnik verfügen muss, wird damit die Möglichkeit einer Verwaltungsvereinfachung in folgender Hinsicht datenschutzrechtlich abgesichert:

Derzeit kann die Maut entweder vollautomatisch während der Fahrt entrichtet werden, wofür das Fahrzeug mit einem entsprechenden Gerät ausgestattet sein muss (sog. automatische Mauterhebung). Oder sie kann manuell entrichtet werden, wahlweise über eine Internetseite oder eine mobile Applikation, wenn der Lkw nicht mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet ist (sog. manuelles Mauterhebungssystem). Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die Grundlage für eine weitere Möglichkeit zur Entrichtung der Maut geschaffen. Als Einbuchungskanal kommt demnach auch eine Applikation in Betracht, die die zentrale Kommunikationsschnittstelle für den Nutzer darstellt und auf einem vom Nutzer mitgeführten mobilen Endgerät (z.B. Smartphone) installiert werden kann. Die Applikation ermöglicht ein Echtzeit-Routing auf dem mobilen Endgerät. Die Applikation wird vom Fahrer bei Fahrtantritt gestartet und nach Fahrtende wieder beendet. Dadurch entfällt zum einen der Prozess der Bereitstellung, Installation und Wartung eines Fahrzeuggerätes/einer On-Board-Unit. Zum anderen entfällt durch das Echtzeit-Routing die im bestehenden manuellen Einbuchungsverfahren notwendige vorherige Festlegung der Streckenbefahrung. Insbesondere für Gelegenheitsnutzer wird die Einbuchung in das Mautsystem damit deutlich einfacher und nutzerfreundlicher. Beide Prozessvereinfachungen führen zu einer Reduzierung des bürokratischen Aufwands. Die Handhabung der Applikation wird im Vergleich zur manuellen Eingabe der Daten auf der Website weniger Zeit in Anspruch nehmen und führt somit perspektivisch zu einer Reduktion des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft.

Die Lkw-Maut dient der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Nachhaltigkeitsziel Innovation, Infrastruktur).

Unnötige Fahrten werden vermieden durch Erleichterungen der Stornierungsmöglichkeit im Rahmen der neuen teilautomatisierten Einbuchungsmöglichkeit.

Die Datenerhebung im Rahmen der Kontrollen dient der Vorbeugung gegen Missbrauch.

Kontrollen erfolgen nur im Rahmen des Erforderlichen auf der Grundlage mehrerer Indizien. Die Listen gesperrter Fahrzeuggeräte dienen neben der Verifizierung der tatsächlichen Sperrung, der Auswertung von Prüffällen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit der Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens, indem er die für die Datenerhebung erforderliche Rechtsgrundlage schafft. Mit der Schaffung der Rechtsgrundlage sind keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand verbunden.

Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit der Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens, indem er die für die Datenerhebung erforderliche Rechtsgrundlage schafft. Mit der Schaffung der Rechtsgrundlage ist keine unmittelbare Erfüllungsaufwandsänderung verbunden.

In Zusammenhang mit separatem Rechtssetzungsverfahren erwartete Aufwandsänderung:

Die Umsetzung des neuen Einbuchungsverfahrens erfordert neben der technischen Implementierung und der Änderung des BFStrMG auch die Änderung der Lkw-MautV. Die Änderung der Lkw-MautV wird mit einem separaten Rechtssetzungsverfahren erfolgen. Der damit verbundene Erfüllungsaufwand wird der Transparenz halber bereits hier näherungsweise beziffert:

Derzeit gibt es zwei Möglichkeiten, die Maut zu entrichten: Entweder erfolgt dies vollautomatisch während der Fahrt über ein speziell für die Datenübermittlung ausgerüstetes Fahrzeuggerät (automatisches Mauterhebungssystem) oder die Zahlung wird manuell vorgenommen, beispielsweise über eine Internetseite oder eine mobile Anwendung, wenn kein entsprechendes Gerät installiert ist (manuelles Mauterhebungssystem). Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit, künftig daneben auch weitere Einbuchungsmöglichkeiten, z. B. eine teilautomatisierte Einbuchungsmöglichkeit zu schaffen. Er schafft die Rechtsgrundlage für eine wirksame Kontrolle, wenn für die Mautentrichtung technische Einrichtungen zum Einsatz kommen, die im Gegensatz zu den herkömmlichen Fahrzeuggeräten über keine mautspezifische Hardware für die Nahbereichskommunikation (Dedicated Short Range Communication – DSRC) mittels Mikrowellentechnik verfügen. Die Einführung des neuen teilautomatisierten Verfahrens zur Zahlung der Lkw-Maut erfordert nicht nur eine technische Umsetzung, sondern auch eine Anpassung der Lkw-Maut-Verordnung (Lkw-MautV). Diese Anpassung wird in einem separaten Rechtssetzungsverfahren vorgenommen, in dem der damit verbundene Erfüllungsaufwand genau beziffert wird. Mit dem neuen Einbuchungskanal, die im Gegensatz zur bisherigen Mautentrichtung über Internetseiten oder mobile Anwendungen keine manuelle Dateneingabe mehr benötigen, lassen sich Zeitersparnisse gegenüber dem aktuellen manuellen System erzielen. Damit lässt sich auch der Erfüllungsaufwand perspektivisch reduzieren. Ersetzt der neue Einbuchungskanal das bisherige manuelle Mauterhebungssystem vollständig, kann dies schätzungsweise zu einer Zeitersparnis von rund 94 167 Stunden führen (rund 5.650.000 Minuten).

Buchungsart	Anzahl	Ersparnis [min] pro Buchung	Ersparnis pro Jahr [min]
-------------	--------	-----------------------------	--------------------------

Neubuchungen	1.829.339	3	5.488.017
Stornierungen	10.606	2	21.212
Teilstornierungen	19.555	7	136.885
		Summe	5.646.114

Der durchschnittliche Lohnsatz des Wirtschaftszweigs H49 (Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen) wird mit 24,50 Euro über alle Unternehmen angesetzt. Da die Buchung der Fahrten sowohl vom Fahrpersonal selbst als auch von Mitarbeitenden der Transportunternehmen, beispielsweise aus der Buchhaltung oder dem Sekretariat, erfolgt, ergibt sich insgesamt eine jährliche Einsparung von etwa 2,307 Mio. Euro ($1 \cdot -94\,167 \cdot 24,50 \text{ Euro} = -2\,307\,083 \text{ Euro}$).

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
2.1	§ 4j Abs. 2a BFStrMG - neu -; Teilautomatisierte Einbuchungsmöglichkeit				-2 307			
Summe (in Tsd. Euro)			-2 307					
davon aus Informationspflichten (IP)			-2 307					

Vorgaben ohne Erfüllungsaufwandsänderung:

Keine Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands durch die Reklassifizierung der Emissionsklassen:

Die europäische Union legt Bezugswerte fest, nach denen die CO₂- Emissionsklassen von mautpflichtigen Fahrzeugen festgelegt werden. Diese Vorgaben werden von Jahr zu Jahr strenger. Ein mautpflichtiges Fahrzeug, welches aufgrund seiner spezifischen CO₂- Werte heute in eine bestimmte Emissionsklasse eingeordnet wird, kann deshalb zu einem späteren Zeitpunkt in eine schlechtere Emissionsklasse fallen. Diese Vorgabe setzt deshalb die EU- Gesetzgebung um, nach der mautpflichtige Fahrzeuge fortan nichtmehr nur einmalig nach sechs Jahren bzgl. ihrer Emissionsklasse überprüft werden müssen sondern regelmäßig alle sechs Jahre.

Wer beim Start der CO₂-bezogenen Maut im Dezember 2023 der Überzeugung war, sein Fahrzeug fällt nicht in die schlechteste CO₂-Emissionsklasse, muss dies dem jeweiligen Mautsystembetreiber nachweisen. Deshalb liegen dem Mautsystembetreiber bereits alle relevanten Informationen für eine Reklassifizierung vor. Da eine Reklassifizierung zum Stichtag vollständig automatisch erfolgt, ist dies weder für die Mautdienstanbieter noch für die Mautschuldner mit einem Aufwand verbunden. Somit ergibt sich aus dieser Vorgabe keine Änderung des Erfüllungsaufwands.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

§ 4j Abs. 2a BFStrMG regelt, dass das BALM fortan neben den in § 4j Abs. 2 genannten Daten weitere Daten von den Mautsystembetreibern einfordern kann. Da der Datenaustausch zwischen den Mautsystembetreibern und dem BALM bereits automatisiert abläuft ist für die Umsetzung der Vorgabe lediglich eine einmalige Systemimplementierung notwendig. Somit entsteht aus dieser Vorgabe ein einmaliger Erfüllungsaufwand auf Seiten der Verwaltung. Der Umstellungsaufwand für die Implementierung der Datenschnittstelle beträgt insgesamt rund 430.000 Euro.

lfd. Nr.	Artikel Regelungs-entwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
3.1	§ 4j Abs. 2a BFStrMG; Implementierung der Datenschnittstelle	Bund						430

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
Summe (in Tsd. Euro)						430		
davon Bund						430		
davon Land (inklusive Kommunen)								

In Zusammenhang mit separatem Rechtssetzungsverfahren erwartete Aufwandsänderung:

Der neu gefasste § 7 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 Buchstabe f legt die rechtliche Grundlage für eine effektive Kontrolle fest, wenn bei der Mauterhebung technische Systeme zum Einsatz kommen, die nicht wie herkömmliche Fahrzeuggeräte über spezielle mautspezifische Hardware für die Nahbereichskommunikation (Dedicated Short Range Communication – DSRC) mittels Mikrowellentechnik verfügen. Dies stellt eine wesentliche Voraussetzung dar, um neben den bisherigen Einbuchungskanälen eine teilautomatisierte Einbuchungsoption einzuführen. Die Umsetzung des neuen teilautomatisierten Verfahrens zur Lkw-Mautzahlung erfordert jedoch nicht nur eine technische Implementierung, sondern auch eine Anpassungen der Lkw-MautV, die in einem separaten Rechtssetzungsverfahren erfolgen sollen. Für die Einführung des neuen Einbuchungskanals und Ertüchtigung der Kontrollsysteme kalkuliert die Toll Collect GmbH einmalige Ausgaben von insgesamt 11 Mio. Euro, die Projektentwicklung, Design, Tests und die Betriebseinführung umfassen. Zusätzlich werden laufende Kosten in Höhe von 1,6 Mio. Euro erwartet, die sich aus erhöhtem technischem Betriebsaufwand in Höhe von 600.000 Euro sowie aus Personalkosten in Höhe von 1,1 Mio. Euro zusammensetzen. Dieser Erfüllungsaufwand wird aber nicht durch die Schaffung der Rechtsgrundlage für eine effektive Kontrolle begründet und daher hier auch nicht angegeben.

4. Weitere Kosten

Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit der Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens, indem er die für die Datenerhebung erforderliche Rechtsgrundlage im Rang eines Gesetzes schafft. Mit der Schaffung der Rechtsgrundlage sind keine Mehrkosten verbunden. Auch durch die Übrigen Änderungen entstehen keine Kosten.

5. Weitere Gesetzesfolgen

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

VIII. Befristung; Evaluierung

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Die Evaluation dient der Feststellung, ob die Regelungsziele erreicht worden sind. Die Bundesregierung wird die Evaluierung auf der Grundlage der Daten des Bundesamtes für Logistik und Mobilität vornehmen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Der Inhalt der Sätze 4 und 5 ist aufgrund der Änderung der Definition von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen durch die Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (ABl. L, 2024/1610, 6.6.2024) bereits vom Verweis in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 BFStrMG umfasst.

Nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 BFStrMG sind emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 29 Buchstabe a der Richtlinie 1999/62/EG (sog. Eurovignetten-Richtlinie) derzeit bis zum 31.12.2025 mautbefreit. Die Eurovignetten-Richtlinie verweist wiederum in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 29 Buchstabe a auf „emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1242. Die dortige Definition von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen wurde durch die Verordnung (EU) 2024/1610 geändert. Die neue Definition beinhaltet u.a. schwere Kraftfahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor mit Emissionen von nicht mehr als 3 g CO₂/(tkm) oder 1 g CO₂/(pkm), die bisher von den gestrichenen Sätzen umfasst waren.

Zu Buchstabe b

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich geändert.

Zu Buchstabe b

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Nummer 3

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Nummer 4

Es wird eine Verweiskorrektur vorgenommen.

Zu Nummer 5

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

Die Aufnahme der Regelung zur Übermittlung der Liste der gesperrten Fahrzeuggeräte in das BFStrMG ermöglicht eine einheitliche Nutzung und Betreiberüberwachung des nationalen Betreibers und der zugelassenen EETS-Anbieter. Bisher waren nur letztere zur Übermittlung einer solchen Liste verpflichtet (§ 26 MautSysG). Die Liste dient der Überprüfung der tatsächlichen Sperrung des Fahrzeuggerätes, der Auswertung von Prüffällen sowie bei zugelassenen EETS-Anbietern der Feststellung der Gültigkeit der Anbieterausfallhaftung. Inhaltlich wurden die Vorgaben aus § 26 MautSysG übernommen.

Zu Buchstabe b

Durch den neu eingeführten Absatz ändert sich die Verweisung.

Zu Buchstabe c

Durch den neu eingeführten Absatz ändert sich die Verweisung.

Zu Nummer 7

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Nummer 8

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

§ 7 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 wird redaktionell an die neu gefasste Nummer 6 angepasst.

Zu Doppelbuchstabe bb

Mit der neu gefassten Nummer 6 Buchstabe f wird außerhalb des europäischen elektronischen Mautdienstes Raum für den Einsatz alternativer Erhebungsgeräte geschaffen, die im Gegensatz zu den herkömmlichen Fahrzeuggeräten über keine mautspezifische Hardware

für die Nahbereichskommunikation (Dedicated Short Range Communication - DSRC) mittels Mikrowellentechnik verfügen. Dies setzt zunächst voraus, dass die technischen Voraussetzungen für die Mauterhebung mit alternativen Erhebungsgeräten geschaffen wurden. Als alternatives Erhebungsgerät ohne technische Komponente zur DSRC-Kommunikation kommt beispielsweise eine Applikation für mobile Endgeräte mit satellitengestützter Ortungsfunktion in Betracht. Die Nahbereichskommunikation zwischen dem Fahrzeuggerät des kontrollierten Fahrzeugs und der Kontrolleinrichtung wird dadurch ersetzt, dass das alternative Erhebungsgerät während einer Fahrt im mautpflichtigen Streckennetz in einem Intervall von fünf bis zehn Minuten die Zustandsdaten gemäß Nummer 6 Buchstabe f an die Zentrale des Betreibers übermittelt, wo sie gespeichert werden. Ergibt sich aus den Feststellungen der Kontrollanlage der Anfangsverdacht, dass für das betreffende Fahrzeug Maut nicht oder nicht korrekt entrichtet wurde, sind die Zustandsdaten des alternativen Erfassungsgerätes gemäß Nummer 6 Buchstabe f als Beweismittel zu sichern. Die Löschung der Daten richtet sich im Übrigen nach § 9 Absatz 3.

Die fehlende Möglichkeit der DSRC-Kommunikation führt im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeuggeräten zu einem erhöhten Missbrauchspotenzial. So kann beispielsweise eine auf einem Mobiltelefon installierte Softwareanwendung zur Mautentrichtung während der Fahrt wesentlich einfacher gestartet und beendet werden als ein herkömmliches Fahrzeuggerät, um das tatsächliche Fahrverhalten zu verschleiern. Für eine effektive Kontrolle werden daher Informationen benötigt, die den technischen Zustand des Erhebungsgerätes über einen längeren Zeitraum wiedergeben. Der Zeitraum orientiert sich an der gesetzlich zulässigen Tageslenkzeit im gewerblichen Güter- oder Personenverkehr.

Zu Doppelbuchstabe cc

Durch den neu eingefügten § 4j Absatz 2a wird die bisherige Nummer 7 obsolet.

Zu Buchstabe b

Zur Beurteilung der Qualität des Mauterhebungssystems vergleicht das Bundesamt für Logistik und Mobilität die Feststellungen einer Kontrollanlage mit den Zustandsdaten des im Fahrzeug befindlichen Erhebungsgerätes. Um bei alternativen Erhebungsgeräten ohne technische Komponente zur DSRC-Kommunikation auszuschließen, dass die in der Zentrale des Betreibers vorliegenden Zustandsdaten nicht den aktuellen Zustand zum Zeitpunkt der Kontrolle widerspiegeln (z.B. vor der Kontrolle konnten aufgrund einer temporären Netzstörung keine Daten gesendet werden), werden diese mit den nach der Kontrolle an die Zentrale übermittelten Zustandsdaten verglichen.

Zu Nummer 9

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Nummer 10

Zu Buchstabe a

Aus Gründen der Rechtsbereinigung wird das Richtlinien-Zitat angepasst.

Zu Buchstabe b und zu Buchstabe c

Es wird der Forderung des Artikel 7 ga Absatz 2 Satz 2 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 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge, 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“.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Zu Nummer 1

Aus Gründen der Rechtsbereinigung wird das Richtlinien-Zitat angepasst.

Zu Nummer 2 und zu Nummer 3

Es wird der Forderung des Artikel 7 ga Absatz 2 Satz 2 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 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge, 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“.

Zu Artikel 3 (Änderung des Mautsystemgesetzes)

Zu Nummer 1

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Nummer 2

Im Zuge der Schaffung einer Vereinheitlichung der Regelungen zur Übermittlung der Liste von gesperrten Fahrzeuggeräten für den nationalen Betreiber und zugelassene EETS-Anbieter wurde Klarstellungsbedarf in § 26 MautSysG identifiziert, der mit vorgenannten Änderungen umgesetzt wird.

Zu Nummer 3

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich auf Grund des Organisationserlasses vom 6. Mai 2025 geändert.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Dieser Absatz regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 7778, BMV)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand:	Keine unmittelbaren Auswirkungen. Bei Änderung der Lkw-MautV in einem separaten Verfahren wird eine Entlastung von 2,3 Mio. Euro erwartet.
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	Keine unmittelbaren Auswirkungen. Bei Änderung der Lkw-MautV in einem separaten Verfahren wird eine Belastung von 1,7 Mio. Euro erwartet. Rund 430 000 Euro. Bei Änderung der Lkw-MautV in einem separaten Verfahren wird ein weiterer Umstellungsaufwand von 11 Mio. Euro erwartet.
Länder	keine Auswirkungen

Umsetzung von EU-Recht	Das Vorhaben dient teilweise der Umsetzung von EU-Recht (Reklassifizierung der CO ₂ -Emissionsklassen). Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dabei über eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht hinausgegangen wird.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat keinen Nutzen dargestellt.
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
<p>Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt die vorgesehene Möglichkeit sich per App in das Mautsystem einbuchen zu können. Durch die höhere Flexibilität bei der Wahl des Mediums für die Mauterfassung können insbesondere Mautschuldner, die nur selten unter die Mautpflicht fallen, von Erfüllungsaufwand entlastet werden.</p> <p>Gleichzeitig kritisiert der NKR, dass den Verbänden lediglich eine Frist von drei Tagen für Stellungnahmen eingeräumt wurde.</p> <p>Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der NKR erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.</p>	

II. Regelungsvorhaben

Mit dem Vorhaben sollen u.a. die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um das bestehende manuelle und automatisierte Verfahren zur Mauterhebung um eine teilautomatisierte Einbuchungsmöglichkeit zu ergänzen. Dadurch soll die Strecke während der Fahrt unter Verarbeitung der Positionsdaten eines Smartphones mittels Applikation gebucht werden können. Dies macht neben der technischen Umsetzung auch eine Änderung der Lkw-Maut-Verordnung (Lkw-MautV) erforderlich. Diese soll in einem separaten Rechtsetzungsverfahren erfolgen.

III. Bewertung

III.1. Erfüllungsaufwand

Wirtschaft

Das vorliegende Regelungsvorhaben schafft die Rechtsgrundlage für die Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens der Mauterhebung. Dies hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft, denn die Umsetzung macht u. a. auch eine Änderung der Lkw-MautV erforderlich. Diese wird in einem separaten Rechtsetzungsverfahren erfolgen. Das BMV geht davon aus, dass nach der geplanten Verordnungsänderung manuelle Dateneingaben

aufgrund der teilautomatisierten Einbuchung entfallen. Die damit erwartete **jährliche Entlastung** in Höhe von rund **2,3 Mio. Euro** stellt das Ressort bereits informatorisch im vorliegenden Regelungsvorhaben nachvollziehbar dar.

Verwaltung

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) kann künftig weitere Daten von den Mautsystembetreibern einfordern. Der Datenaustausch läuft bereits automatisiert ab. Für die Umsetzung der Rechtsänderung ist allerdings eine einmalige Systemimplementierung (Datenschnittstelle) notwendig. Das Ressort nimmt hierfür einen **einmaligen Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **430 000 Euro** an.

Weiterer Erfüllungsaufwand für die Anpassung der Lkw-MautV nach der vorliegenden Gesetzesänderung:

Für die Implementierung der teilautomatisierten Einbuchungsoption ist eine Anpassung der Lkw-MautV erforderlich, die in einem separaten Rechtssetzungsverfahren erfolgen wird. Damit verbunden geht das Ressort davon aus, dass bei der Toll Collect GmbH für die Einführung des Einbuchungskanals und die Ertüchtigung der Kontrollsysteme **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **11 Mio. Euro** entstehen wird. Darüber hinaus erwartet das Ressort **jährliche Personalkosten** von rund **1,1 Mio. Euro** und **jährliche Sachkosten** von rund **600 000 Euro**.

III.2. Digitaltauglichkeit

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. So wurden die an der Mauterhebung Beteiligten (BALM und Toll Collect GmbH) frühzeitig eingebunden und für die Einführung der neuen teilautomatisierten Einbuchungsmöglichkeit ein Pilotbetrieb vorgesehen. Hervorzuheben ist, dass die alle sechs Jahre zu erfolgende Reklassifizierung der CO₂-Emissionsklassen vollständig automatisiert erfolgt.

28. August 2025

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatte^rin für das
Bundesministerium für Verkehr