

## **Geszentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge**

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

Mit dem Betreibervertrag aus dem Jahr 2002 ist das Betreiberkonsortium Toll Collect mit der Errichtung, der Finanzierung und dem Betrieb eines Mauterhebungssystems in Deutschland beauftragt worden. Entsprechend dieser Vereinbarung wurde in § 2 der Lkw-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003) der 31. August 2003 als Termin des Starts der Mauterhebung aufgenommen. Auf Grund von technischen Problemen, die bei der Errichtung des Mautsystems durch das Betreiberkonsortium entstanden sind, konnte ein verfassungskonformer Start der Mauterhebung zu diesem Termin nicht sichergestellt werden. Nachdem das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Toll Collect am 19. Februar 2004 wegen nicht hinnehmbarer Forderungen zu Lasten des Bundes eine Kündigungsanzeige übermittelt hatte, konnten mit dem Abschluss der Vereinbarung vom 29. Februar 2004 die Voraussetzungen zur Fortsetzung des Projektes mit dem Betreiberkonsortium geschaffen werden. Diese Vereinbarung ist durch eine notariell beurkundete Umsetzungsvereinbarung am 23. April 2004 umgesetzt worden.

Um Rechtssicherheit für Wirtschaft und Verwaltung zu schaffen, ist es erforderlich, die aus § 2 Lkw-Maut-Verordnung resultierende Pflicht zur Mauterhebung ab dem 31. August 2003 zu beseitigen.

#### **B. Lösung**

Mit diesem Gesetz wird die aus § 2 Lkw-Maut-Verordnung resultierende Pflicht zur Mauterhebung ab dem 31. August 2003 beseitigt. Die Rechtsverordnungsermächtigung des § 12 Satz 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) ist durch die Festlegung des Starttermins 31. August 2003 in § 2 Lkw-Maut-Verordnung verbraucht. Anstelle des Erlasses einer neuen Verordnungsermächtigung wird mit diesem Gesetz der Starttermin aus der Lkw-Maut-Verordnung gestrichen und eine Regelung zur Festsetzung eines neuen Starttermins in das ABMG selbst aufgenommen.

Weiterhin wird mit dem Änderungsgesetz – neben einigen kleineren inhaltlichen Änderungen – eine Klarstellung vorgenommen, dass der vom Bundesamt für Güterverkehr mit der Errichtung und dem Betrieb des Mauterhebungssystems beauftragte Betreiber bei dem Einzug der vom Mautschuldner zu zahlenden Maut auch privatrechtlich tätig werden kann.

**C. Alternativen**

Keine

**D. Kosten für die öffentlichen Haushalte**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Bund, Länder und Gemeinden werden durch den Gesetzentwurf nicht zusätzlich belastet.

2. Vollzugaufwand

Es entsteht auch kein zusätzlicher Vollzugaufwand.

**E. Sonstige Kosten**

Für den Güterkraftverkehr ergeben sich durch das Änderungsgesetz keine zusätzlichen Anforderungen oder Entlastungen. Insofern sind Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den 6. September 2004

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Wolfgang Thierse  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des  
Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

mit Begründung und Vorblatt.

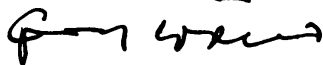
Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 13. August 2004 als besonders eilbedürftig  
zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der  
Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich  
nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen





## Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

Das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Juni 2003 (BGBl. I S. 1050), wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:

„(1a) Die §§ 18 bis 21 des Verwaltungskostengesetzes sind, soweit sich aus diesem Gesetz oder aus den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen nicht etwas anderes ergibt, mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass abweichend von § 18 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes

1. der Säumniszuschlag fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz des rückständigen Betrages jährlich beträgt und
2. der Säumniszuschlag mit Ablauf des fünften Tages nach dem Tag der Fälligkeit der Maut zu entrichten ist.“

b) Absatz 2 Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Das Bundesamt für Güterverkehr kann einem Privaten die Errichtung und den Betrieb eines Systems zur Erhebung der Maut übertragen oder diesen beauftragen, an der Erhebung der Maut mitzuwirken (Betreiber). Die Übertragung oder die Beauftragung ist vom Bundesamt für Güterverkehr im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger\*) bekannt zu geben.“

c) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eine Maut oder, im Falle des Absatzes 5 Satz 1, ein der Maut entsprechender Betrag wird auf Verlangen ganz oder teilweise erstattet, wenn die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wird (Erstattung der Maut).“

d) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) Verpflichtet sich der Betreiber gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr zur unbedingten Zahlung eines Betrages in Höhe der entstandenen Maut des Mautschuldners, so ist der Mautschuldner insoweit von der Verpflichtung zur Entrichtung der Maut an das Bundesamt für Güterverkehr befreit, als der Mautschuldner

1. nachweist, dass zwischen ihm und dem Betreiber ein Rechtsverhältnis besteht, auf Grund dessen der Mautschuldner für jede mautpflichtige Benutzung einer Bundesautobahn ein Entgelt in Höhe der zu entrichtenden Maut an den Betreiber zahlen muss oder gezahlt hat und

2. sicherstellt, dass seine Verpflichtungen aus dem Rechtsverhältnis erfüllt werden.

Der Nachweis nach Satz 1 ist auf geeignete Weise zu erbringen, insbesondere gelten Absatz 3 Satz 1 und 2 und die auf Grund des Absatzes 3 Satz 3 und des § 5 Satz 2 erlassenen Vorschriften sowie § 7 Abs. 5 und 6 entsprechend.“

2. § 10 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 werden die Wörter „nach § 5 Satz 2 einen Beleg“ durch die Wörter „nach § 5 Satz 2, auch in Verbindung mit § 4 Abs. 5 Satz 2, den Beleg oder den Nachweis“ ersetzt.

b) In Nummer 4 werden nach der Angabe „Satz 4“ die Wörter „, auch in Verbindung mit § 4 Abs. 5 Satz 2,“ eingefügt.

c) In Nummer 5 werden

aa) nach der Angabe „§ 7 Abs. 6 Nr. 1“ die Wörter „, auch in Verbindung mit § 4 Abs. 5 Satz 2,“ und

bb) nach den Wörtern „der Beleg“ die Wörter „oder der Nachweis“

eingefügt.

3. § 12 wird wie folgt gefasst:

„§ 12

Beginn der Mauterhebung

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr hat unverzüglich

1. die technische Einsatzbereitschaft des zur Erhebung der Maut erforderlichen Systems festzustellen und
2. die Feststellung nach Nummer 1 im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger\*) bekannt zu machen.

Im Falle des § 4 Abs. 2 Satz 1 gilt die technische Einsatzbereitschaft als festgestellt, wenn das Bundesamt für Güterverkehr dem Betreiber die vertraglich vorgesehene erste vorläufige Erlaubnis zum Betrieb des zur Erhebung der Maut erforderlichen Systems erteilt hat.

(2) Die Erhebung der Maut beginnt mit dem ersten Tag des Monats, der auf den Monat der Bekanntmachung nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 folgt; dieser Tag ist unverzüglich im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger\*) bekannt zu machen.“

4. Dem § 13 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Das durch § 12 in der am ... [Einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung in Verbindung mit § 2 der Lkw-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003) in der am ... [Einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung bewirkte Außerkrafttreten des Autobahnbenutzungsgebüh-

\*) Amtlicher Hinweis: <http://www.ebundesanzeiger.de/>

rengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (BGBl. 1994 II S. 1765), zuletzt geändert durch Artikel 255 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), bleibt unberührt.“

#### **Artikel 2**

##### **Änderung der Lkw-Maut-Verordnung**

§ 1 Nr. 1 und § 2 der Lkw-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003) werden aufgehoben.

#### **Artikel 3**

##### **Bekanntmachungserlaubnis**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, kann jeweils den Wortlaut des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und der Lkw-Maut-Verordnung in der ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

#### **Artikel 4**

##### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Mit dem Betreibervertrag aus dem Jahr 2002 ist das Betreiberkonsortium mit der Errichtung, der Finanzierung und dem Betrieb eines Mauterhebungssystems in Deutschland beauftragt worden. Mit dem Betreiberkonsortium wurde darin vertraglich vereinbart, dass am 31. August 2003 das Mauterhebungssystem in Betrieb genommen wird. Darauf aufbauend setzte § 2 der Lkw-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003) den Beginn der Mauterhebung auf den 31. August 2003, 0.00 Uhr fest. Eine dem Autobahnmautgesetz entsprechende Mauterhebung bedingt allerdings, dass zum festgelegten Starttermin ein voll funktionsfähiges Mauterhebungs- und Abrechnungssystem zur Verfügung steht. Das Toll Collect Konsortium konnte aber auf Grund technischer Probleme ein voll funktionsfähiges Lkw-Mautsystem bis zum vertraglich vorgesehenen Starttermin am 31. August 2003 nicht errichten. Damit war es dem Bund am 31. August 2003 nicht möglich, mit der Mauterhebung zu beginnen. Nachdem das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Betreiberkonsortium am 19. Februar 2004 wegen nicht hinnehmbarer Forderungen zu Lasten des Bundes eine Kündigungsanzeige übermittelt hatte, konnten mit dem Abschluss der Vereinbarung vom 29. Februar 2004 die Voraussetzungen zur Fortsetzung des Projektes mit dem Betreiberkonsortium geschaffen werden. Diese Vereinbarung ist durch eine notariell beurkundete Umsetzungsvereinbarung am 23. April 2004 umgesetzt worden.

Mit diesem Gesetz wird nun, um Rechtssicherheit für Wirtschaft und Verwaltung zu schaffen, die aus § 2 Lkw-Maut-Verordnung resultierende Pflicht zur Mauterhebung ab dem 31. August 2003 beseitigt. Die Rechtsverordnungsermächtigung des § 12 Satz 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) ist durch die Festlegung des Starttermins 31. August 2003 in § 2 Lkw-Maut-Verordnung verbraucht. Anstelle einer neuen Verordnungsermächtigung wird mit diesem Gesetz der Starttermin aus der Lkw-Maut-Verordnung gestrichen und eine Regelung zur Festsetzung eines neuen Starttermins unmittelbar in das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge aufgenommen.

Mit dem Änderungsgesetz wird neben kleineren inhaltlichen Änderungen vor allem klargestellt, dass der Betreiber, wenn er vom Bundesamt für Güterverkehr mit der Errichtung und dem Betrieb des Mauterhebungssystems beauftragt wird, an der Erhebung der Maut mitzuwirken, privatrechtlich tätig werden kann. Damit ist sichergestellt, dass der Mautschuldner – gerade auch wenn er seinen Sitz im Ausland hat – an den Betreiber ohne Erlass eines Verwaltungsaktes ein Entgelt in Höhe der zu zahlenden Maut zahlen kann.

Die Zuständigkeit des Bundes zum Erlass dieses Gesetzes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 des Grundgesetzes. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 des Grundgesetzes liegen vor.

Der Bund hat in diesem Bereich das Gesetzgebungsrecht, weil die Einführung einer Maut für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Netz der Bundesautobahnen zur Wahrung der Wirt-

schaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erfordert. Denn der Markt für Straßengüterbeförderungen weist erkennbar über die Grenzen eines Landes hinaus. Die Funktion der Bundesautobahnen besteht gerade darin, überregionalen Verkehr aufzunehmen. Bundesgesetzliche Bestimmungen sind in diesem Bereich unabdingbar, weil nur dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen für den gewerblichen Güterkraftverkehr gewahrt werden können. Es liegt im gesamtstaatlichen Interesse, dass für die Benutzung des Bundesautobahnnetzes auch in Zukunft ein einheitlicher rechtlicher Rahmen bestehen bleibt.

Die Regelungen als solche haben keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, die Einzelpreise, das Preisniveau und die Verbraucherpreise.

### B. Besonderer Teil

**Zu Artikel 1** (Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge)

**Zu Nummer 1** (§ 4)

**Zu Buchstabe a** (Absatz 1a – neu –)

Mit dem neuen Absatz 1a werden in das ABMG auch Regelungen über den Säumniszuschlag, Stundung, Verjährung und Erstattung durch die analoge Anwendung der §§ 18 bis 21 des Verwaltungskostengesetzes aufgenommen, wobei zum Säumniszuschlag eigenständige Regelungen getroffen werden. Damit soll erreicht werden, dass z. B. bei einer Nacherhebung der säumige Mautschuldner keine Zinsvorteile gegenüber dem Mautschuldner hat, der seiner Pflicht zur Entrichtung der Maut ordnungsgemäß nachgekommen ist. Anders lautende Regelungen im ABMG und in den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gehen den allgemeinen Regelungen des Verwaltungskostengesetzes jedoch vor; dies betrifft insbesondere den Fall der in § 4 Abs. 4 geregelten Erstattung der Maut.

**Zu Buchstabe b** (Absatz 2)

Mit der Neufassung des Satzes 1 – der eine Ergänzung der alte Fassung darstellt – wird klargestellt, dass das nach Absatz 1 für die Verwaltung der Maut, insbesondere deren Erhebung, zuständige Bundesamt für Güterverkehr einen privaten Dritten damit beauftragen kann, das Bundesamt bei Einziehung der Maut durch die Errichtung und den Betrieb eines Mauterhebungssystems zu unterstützen. Daneben hat das Bundesamt für Güterverkehr aber weiterhin die Möglichkeit, einem privaten Dritten die Errichtung und den Betrieb eines Mauterhebungssystems zu übertragen, d. h. die Maut für den Bund an der Stelle des Bundesamtes für Güterverkehr vom Mautschuldner als Beliehener zu erheben. Sowohl eine Beauftragung als auch eine Übertragung ist aus Publizitätsgründen den Nutzern in Form einer Bekanntmachung im Bundesanzeiger mitzuteilen (Satz 2).

**Zu Buchstabe c** (Absatz 4)

Hier handelt es sich um eine Folgeänderung auf Grund des neu angefügten § 4 Abs. 5. Mit der durch die Neufassung des Satzes 1 bewirkten Ergänzung der Vorschrift kommt zum Ausdruck, dass die Erstattung sowohl im Falle der Erhebung der Maut als auch im Falle einer privatrechtlich organisierten Zahlung im Rahmen des Absatzes 5 erfolgt, soweit die normierten Voraussetzungen vorliegen.

**Zu Buchstabe d** (Absatz 5 – neu –)

Mit dem anzufügenden Absatz 5 wird in Satz 1 die Möglichkeit eröffnet, dass sich ein privater Dritter (Betreiber nach Absatz 2 Satz 1) gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr verpflichtet, einen Betrag in Höhe der entstandenen Maut des Mautschuldners mit für den Mautschuldner (lediglich) zahlungsbefreiender Wirkung an das Bundesamt zu zahlen. Dabei muss die Zahlung unbedingt erfolgen, d. h. unabhängig von etwaigen Störungen im Rechtsverhältnis zwischen Betreiber und Mautschuldner.

Der Mautschuldner ist aber nur dann von der Verpflichtung zur Entrichtung der Maut unmittelbar an das Bundesamt für Güterverkehr befreit, wenn er nach Satz 1 Nr. 1 nachweist, dass er mit dem privaten Betreiber einen privatrechtlichen Vertrag über die Berechnung und Abführung des geschuldeten Betrages an das Bundesamt für Güterverkehr, z. B. durch das Einbuchen an einem bereitgestellten Einbuchungsgerät, geschlossen hat. Der Mautschuldner muss sich im Rahmen des mit dem Betreiber geschlossenen Vertrages verpflichtet haben, dem Betreiber für jede mautpflichtige Benutzung der Bundesfernstraßen ein Entgelt in Höhe der durch die Benutzung der mautpflichtigen Strecken entstandenen Maut zu zahlen. Nach Satz 2 Nr. 2 muss der Mautschuldner weiterhin sicherstellen, dass er seinen Verpflichtungen aus diesem Vertrag, z. B. zur ordnungsgemäßen Bedienung der Einbuchungssysteme, nachkommt. Nur bei Vorliegen dieser Voraussetzungen ist der Mautschuldner von der nach Absatz 1 bestehenden Pflicht zur Entrichtung der Maut unmittelbar an das Bundesamt für Güterverkehr befreit. Da Voraussetzung der Zahlungsbefreiung nicht eine Schuldübernahme des Betreibers ist – lediglich die Zahlung (Entrichtung) eines der Maut entsprechenden Betrages ist Gegenstand der Regelung –, ist der Mautschuldner aus dem Gebührenverhältnis nicht entlassen. Kann der Mautschuldner z. B. bei einer Kontrolle auf der Bundesfernstraße ein entsprechendes Vertragsverhältnis mit dem Betreiber nicht nachweisen, so kann das Bundesamt für Güterverkehr die Entrichtung der Maut an das Bundesamt verlangen und alle weiteren sich aus dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge ergebenden Maßnahmen in die Wege leiten.

Nach Satz 2 hat der Mautschuldner zu Kontrollzwecken darüber einen geeigneten Nachweis zu erbringen. Der Nachweis kann z. B. durch den Einbuchungsbeleg, die Einbuchungsnummer und den Ausdruck der Interneteinbuchung, aber auch durch den Einbau und den Betrieb eines Fahrzeuggerätes geführt werden. Durch den Verweis in Satz 2 auf Absatz 3 Satz 1 und 2 und auf die nach Absatz 3 Satz 3 erlassene Rechtsverordnung ist der Mautschuldner gehalten, die vom Betreiber zur Verfügung gestellten Einrichtungen ordnungsgemäß zu nutzen und die dabei für die Berechnung des zu zahlenden Betrages maßgeblichen Tatsachen anzugeben. Rechtsstreitigkeiten zwischen den Maut-

pflichtigen und dem privaten Betreiber über die Berechtigung und die Höhe des Entgeltes sind ausschließlich vor den Zivilgerichten zu klären. Der Verweis auf § 7 Abs. 5 und 6 bewirkt die Ausdehnung der im Rahmen des Gebührenverhältnisses bestehenden Pflichten über das Mitführen von Belegen auf die Abwicklung der Mautzahlung im Rahmen des Satzes 1 der Vorschrift.

Das Kontrollregime, das das Gesetz und die auf ihm beruhende Verordnung für das Gebührenverhältnis aufstellt, wird damit insgesamt auch auf die Prüfung des Rechtsverhältnisses zwischen Mautschuldner und Betreiber erstreckt.

**Zu Nummer 2** (§ 10)

Bei den Buchstaben a bis c handelt es sich um Folgeänderungen auf Grund des neu eingefügten § 4 Abs. 5.

**Zu Nummer 3** (§ 12)

Durch den neu gefassten § 12 wird die bisherige Regelung, nach der der Beginn der Mauterhebung durch Rechtsverordnung festgelegt wird, aufgehoben und durch eine situationsangepasste Regelung im Gesetz selbst ersetzt. Die Regelung knüpft nunmehr an im Gesetz bestimmte Tatsachen an, ohne der zuständigen Behörde ein Auswahlermessen hinsichtlich des Beginns der Mauterhebung einzuräumen.

Nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 hat das Bundesamt für Güterverkehr die technische Einsatzfähigkeit des zur Mauterhebung erforderlichen Systems festzustellen und dies nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Für den Fall, dass das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Abs. 2 Satz 1 einem Dritten die Errichtung oder den Betrieb eines Mautsystems übertragen oder einen Dritten beauftragt hat, an der Mauterhebung mitzuwirken, gilt nach Absatz 1 Satz 2 die technische Einsatzbereitschaft des Systems im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 1 als festgestellt, wenn das Bundesamt für Güterverkehr dem Betreiber die vertraglich vorgesehene erste vorläufige Erlaubnis zum Betrieb des Mauterhebungssystems erteilt hat. Diese Regelung knüpft an den am 20. September 2002 geschlossenen Betreibervertrag ergänzt um die Umsetzungsvereinbarung vom 23. April 2004 an, nach dem das Bundesamt für Güterverkehr nach Abschluss eines von einem unabhängigen Gutachter bestätigten erfolgreichen Probetriebs dem Betreiber eine „Vorläufige Betriebserlaubnis“ erteilt. Abgestellt wird hier auf die erste Erlaubnis zum Betrieb des Mauterhebungssystems, um dem Umstand Rechnung tragen zu können, dass nach dem Betreibervertrag ergänzt um die Umsetzungsvereinbarung vom 23. April 2004 für den Betrieb des Mautsystems mit einer On-Board-Unit-1 (mit eingeschränkter Funktionalität) eine sog. Besondere Vorläufige Betriebserlaubnis ausgestellt wird, während für den Betrieb des Mautsystems mit einer On-Board-Unit-2 (mit voller dem Betreibervertrag entsprechenden Funktionalität) zu einem späteren Zeitpunkt die „Vorläufige Betriebserlaubnis“ entsprechend dem Betreibervertrag erteilt wird.

Nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 hat das Bundesamt für Güterverkehr die festgestellte technische Einsatzbereitschaft des Mauterhebungssystems im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Voraussetzung für den Beginn der Mauterhebung ist somit allein die im Bundesanzeiger veröffentlichte Feststellung des Vorliegens der technischen Einsatzfähigkeit. Der



Mautschuldner kann somit nicht geltend machen, die Voraussetzungen für die Feststellung hätten nicht vorgelegen.

Absatz 2 regelt, dass die Mauterhebung mit dem ersten Tag des Monats beginnt, der auf den Monat folgt, in dem das Bundesamt für Güterverkehr im Bundesanzeiger die Feststellung der technischen Einsatzbereitschaft des Mauterhebungssystems bekannt gibt. Entsprechend dem 2. Halbsatz hat das Bundesamt für Güterverkehr den sich aus dem 1. Halbsatz ergebenden Zeitpunkt im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Diese Bekanntmachung kann zusammen mit der Bekanntmachung nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 erfolgen.

#### **Zu Nummer 4** (§ 13 Abs. 3 – neu –)

Der neue § 13 Abs. 3 dient der Rechtsklarheit. Durch § 12 – alte Fassung – ist ein gesetzlicher Automatismus eingeführt worden, der mit dem Inkrafttreten des § 2 der Lkw-Maut-Verordnung ausgelöst und am 31. August 2003 abgeschlossen wurde. Das Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge („Eurovignette“) ist danach mit Beginn des 31. August 2003 außer Kraft getreten. Durch die Ergänzung des § 13 wird klargestellt, dass die Aufhebung des § 2 der Lkw-Maut-Verordnung durch Artikel 2 dieses Gesetzes am Außerkrafttreten des früheren Autobahnbenutzungsgebührengesetzes nichts ändert.

#### **Zu Artikel 2** (Änderung der Lkw-Maut-Verordnung)

##### **Änderung der §§ 1 und 2**

Die Streichung des § 1 Nr. 1 ist eine Folgeänderung auf Grund des Wegfalls der Ermächtigung in § 12 Satz 1 des ABMG – alte Fassung – (siehe oben) und der Streichung des § 2.

Mit der Neufassung des § 12 des ABMG wird die Festlegung des Beginns der Mauterhebung unmittelbar durch Gesetz geregelt. Um Rechtssicherheit für die Mautpflichtigen und die Verwaltung zu schaffen, ist es erforderlich, die aus § 2 Lkw-Maut-Verordnung resultierende Pflicht zur Mauterhebung ab dem 31. August 2003, 0.00 Uhr zu beseitigen.

#### **Zu Artikel 3** (Bekanntmachungserlaubnis)

Den Betroffenen soll der vollständige Wortlaut des ABMG und der Lkw-Maut-Verordnung in einer vollständigen Fassung zum Zwecke der besseren Lesbarkeit der Vorschriften zur Verfügung gestellt werden.

#### **Zu Artikel 4** (Inkrafttreten)

Das Gesetz muss unverzüglich in Kraft treten. Aus diesem Grunde ist geregelt, dass das Gesetz einen Tag nach der Verkündung im Bundesgesetzblatt in Kraft tritt.





