

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

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

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 269 vom 14.10.2011, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/22/EU zur Anpassung bestimmter Richtlinien im Bereich Verkehr aufgrund des Beitritts der Republik Kroatien (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356), beachten. Danach müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren.

Die jeweils geltenden Mautsätze werden durch wissenschaftlich fundierte Wegekostengutachten ermittelt. Hierzu wurden in der Vergangenheit die Wegekostengutachten 2002 (für den Zeitraum 2003 bis 2007) und 2007 (für den Zeitraum 2008 bis 2012) erstellt. Das neue Wegekostengutachten wurde am 25. März 2014 vorgelegt. Es dient auch als Grundlage für eine eigene günstigste Mautkategorie für die besonders schadstoffarmen EURO VI-Lkw.

Das neue Wegekostengutachten enthält auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die seit einer Änderung des EU-Rechts im Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) zusätzlich angelastet werden können. Zunächst sollen nur die Kosten der Luftverschmutzung angelastet werden, weil die technischen Voraussetzungen für eine Anlastung der Lärmbelastungskosten nur mit einem größeren zeitlichen Vorlauf geschaffen werden können.

#### **B. Lösung**

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz.

#### **C. Alternativen**

Keine Anlastung der Luftverschmutzungskosten. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die tatsächlich durch den Lkw-Verkehr entstehenden Kosten der Luftverschmutzung nicht erfasst würden, weniger Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stünden und bei der Bemessung der Lkw-Maut einem wesentlichen umweltpolitischen Aspekt nicht Rechnung getragen würde.

Die Anpassung der Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens ist hingegen unionsrechtlich geboten.

## D. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Durch das Änderungsgesetz sind folgende Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushaltes zu erwarten:

Durch die neuen Mautsätze ergeben sich im Zeitraum 2015 bis 2017 Mindereinnahmen gegenüber dem Finanzplan 2014 bis 2018 von ca. 460 Mio. Euro. Dabei sind die erwarteten zusätzlichen Einnahmen aus der teilweisen Anlastung der Luftverschmutzungskosten bereits berücksichtigt.

Jahr	2015 in Mrd. €	2016 in Mrd. €	2017 in Mrd. €	2015-2017 in Mrd. €
Infrastrukturmaut	3,766	3,883	4,013	11,662
Bei der Maut berücksichtigte externe Kosten der Luftverschmutzung	0,459	0,356	0,264	1,079
<b>Summe</b>	<b>4,225</b>	<b>4,239</b>	<b>4,277</b>	<b>12,741</b>
Finanzplanansätze	4,402	4,400	4,400	13,202
<b>Abweichung zum Finanzplan</b>	<b>-0,177</b>	<b>-0,161</b>	<b>-0,123</b>	<b>-0,461</b>

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

## F. Weitere Kosten

Die Anlastung der Luftverschmutzungskosten führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben. Im Gegenzug wirken die abgesenkten Mautsätze nach dem neuen Wegekostengutachten kostendämpfend.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 1. September 2014

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des  
Bundesfernstraßenmautgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 8. August 2014 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

Dr. Angela Merkel



## Anlage 1

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes\***

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das durch Artikel 2 Absatz 152 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Richtlinie 2011/76/EU (ABl. L 269 vom 14.10.2011, S. 1)“ durch die Wörter „Richtlinie 2013/22/EU (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356)“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 zurückgelegten Strecke des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination und einem Mautsatz je Kilometer nach Maßgabe des Absatzes 3, der aus je einem Mautteilsatz für

    1. die Infrastrukturkosten und
    2. die verursachten Luftverschmutzungskostenbesteht.“
  - b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Höhe des Mautsatzes wird als Summe der Mautteilsätze nach Maßgabe der Anlage 1 berechnet.“
3. § 14 wird wie folgt gefasst:

## „§ 14

## Alt-Sachverhalte

(1) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Juli 2003 und bis zum Ablauf des 31. August 2007 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 2.

(2) Für Sachverhalte, die ab dem 1. September 2007 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 3.

(3) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Januar 2009 und bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 4.“

---

\* Dieses Gesetz dient auch der Umsetzung der Richtlinie 2013/22/EU des Rates vom 13. Mai 2013 zur Anpassung bestimmter Richtlinien im Bereich Verkehr aufgrund des Beitritts der Republik Kroatien (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356).

4. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1  
(zu § 3 Absatz 3)

Grundlagen für die Berechnung der Höhe des Mautsatzes

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

mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:

- a) mit bis zu drei Achsen 0,125 Euro,
- b) mit vier oder mehr Achsen 0,131 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 und der benutzten Straßen:

- aa) 0,000 Euro in der Kategorie A,
- bb) 0,021 Euro in der Kategorie B,
- cc) 0,032 Euro in der Kategorie C,
- dd) 0,063 Euro in der Kategorie D,
- ee) 0,073 Euro in der Kategorie E,
- ff) 0,083 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 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.“

5. Die bisherige Anlage 1 wird Anlage 4.

6. In der neuen Anlage 4 werden die Bezeichnung und die Überschrift wie folgt gefasst:

„Anlage 4  
(zu § 14 Absatz 3)

Mautsätze im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes]“.

**Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### I. Allgemeiner Teil

#### 1. Ausgangslage

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 269 vom 14.10.2011, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/22/EU zur Anpassung bestimmter Richtlinien im Bereich Verkehr aufgrund des Beitritts der Republik Kroatien (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356), beachten. Danach müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren.

Die jeweils geltenden Mautsätze werden in wissenschaftlich fundierten Wegekostengutachten ermittelt. Hierzu wurden in der Vergangenheit die Wegekostengutachten 2002 (für den Zeitraum 2003 bis 2007) und 2007 (für den Zeitraum 2008 bis 2012) erstellt. Das neue Wegekostengutachten wurde am 25. März 2014 vorgestellt. Es behält die bislang angewandte, auch von der EU-Kommission akzeptierte Methodik in weiten Teilen bei.

Das neue Wegekostengutachten enthält auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die aufgrund der Neufassung der Eurovignettenrichtlinie aus dem Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) zusätzlich angelastet werden können.

#### 2. Ziel

Mit dem Gesetz sollen die Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens angepasst werden. Es dient auch als Grundlage für eine eigene günstigste Mautkategorie für die besonders schadstoffarmen EURO VI-Lkw.

Es soll zudem von der nach der Neufassung der Eurovignettenrichtlinie aus dem Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) bestehenden Möglichkeit, die auf den Lkw-Verkehr zurückzuführenden externen Kosten aus Lärm und Luftverschmutzung anzulasten, Gebrauch gemacht werden. Zunächst sollen nur die Kosten der Luftverschmutzung angelastet werden, weil die technischen Voraussetzungen für die Anlastung der Lärmbelastungskosten nur mit einem größeren zeitlichen Vorlauf geschaffen werden können.

#### 3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Durch das Änderungsgesetz sind folgende Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushaltes zu erwarten:

Durch die neuen Mautsätze ergeben sich im Zeitraum 2015 bis 2017 Mindereinnahmen gegenüber dem Finanzplan 2014 bis 2018 von ca. 460 Mio. Euro. Dabei sind die erwarteten zusätzlichen Einnahmen aus der teilweisen Anlastung der Luftverschmutzungskosten bereits berücksichtigt.

Jahr	2015 in Mrd. €	2016 in Mrd. €	2017 in Mrd. €	2015-2017 in Mrd. €
Infrastrukturmaut	3,766	3,883	4,013	11,662
Bei der Maut berücksichtigte externe Kosten der Luftverschmutzung	0,459	0,356	0,264	1,079
<b>Summe</b>	<b>4,225</b>	<b>4,239</b>	<b>4,277</b>	<b>12,741</b>
Finanzplanansätze	4,402	4,400	4,400	13,202
<b>Abweichung zum Finanzplan</b>	<b>-0,177</b>	<b>-0,161</b>	<b>-0,123</b>	<b>-0,461</b>

#### **4. Erfüllungsaufwand**

##### a) Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

##### b) Wirtschaft

Keiner.

##### c) Verwaltung

Keiner.

#### **5. Weitere Kosten**

Die teilweise Anlastung der Luftverschmutzungskosten führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben. Im Gegenzug wirken die abgesenkten Mautsätze nach dem neuen Wegekostengutachten kostendämpfend.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

#### **6. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor.

Insbesondere ergibt sich das Gesetzgebungsrecht des Bundes daraus, dass es sich um die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen handelt.

#### **7. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

#### **8. Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

## **II. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1**

Artikel 1 enthält Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

#### **Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 Satz 1)**

Redaktionelle Anpassung an das geänderte EU-Recht. Durch den Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union ergaben sich keine inhaltlichen Änderungen, weil bei der Mauterhebung in Deutschland keine Unterscheidung nach EU-Mitgliedstaaten und Drittstaaten stattfindet.

#### **Zu Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 und 3)**

Bisher wurden in Deutschland die Infrastrukturkosten angelastet, die sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren müssen. Das neue Wegekostengutachten enthält auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die aufgrund der Neufassung der Eurovignettenrichtlinie aus dem Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) zusätzlich angelastet werden können. Von dieser Anlastungsmöglichkeit soll in Deutschland zukünftig Gebrauch gemacht werden. Zunächst sollen nur die Kosten der Luftverschmutzung angelastet wer-

den, weil die technischen Voraussetzungen für die Anlastung der Lärmbelastungskosten nur mit einem größeren zeitlichen Vorlauf geschaffen werden können.

Hierzu werden die Absätze 1 und 3 des § 3 geändert. Durch die Neufassung wird geregelt, dass der Mautsatz je Kilometer aus je einem Mautteilsatz für

1. die Infrastrukturkosten und
2. die verursachten Luftverschmutzungskosten

besteht (Absatz 1).

Die Höhe des Mautsatzes ergibt sich aus der Summe der Mautteilsätze (Absatz 3).

### **Zu Nummer 3 (§ 14)**

Die Vorschrift für Alt-Sachverhalte (§ 14) wurde mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2550) in das Bundesfernstraßenmautgesetz aufgenommen. Damit wurden die im Zeitraum 1. Juli 2003 bis 18. Juli 2011 durch Rechtsverordnung geregelten Mautsätze rückwirkend gesetzlich bestätigt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/13465 vom 14.05.2013, Seite 10 f.).

Aufgrund der Neufassung des § 3 Absatz 3 (siehe oben zu Nummer 2), welcher nunmehr Mautteilsätze enthält, die addiert werden müssen, ist der Wortlauf des § 14 anzupassen. Insbesondere bestimmt sich für Alt-Sachverhalte der einheitliche Mautsatz – nunmehr abweichend von § 3 Absatz 3 – nach den Anlagen 2 bis 4.

Durch Verlängerung des Gültigkeitszeitraums von § 14 Absatz 3 (und entsprechend auch der neuen Anlage 4) wird klargestellt, dass bis zum Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes die bisherige Mautsatzsystematik (ohne Mautteilsätze) für Alt-Sachverhalte weiterhin Anwendung findet.

### **Zu Nummer 4 (Anlage 1 neu)**

Anlage 1 enthält die neuen Mautsätze nach dem neuen Wegekostengutachten.

Insgesamt ergeben sich geringere Mautsätze als bisher. Wesentliche Ursache sind die gegenüber der Erstellung des letzten Wegekostengutachtens 2007 deutlich gesunkenen Zinskosten. Der hieraus dem Bund bei der Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur entstehende Vorteil muss an die Nutzer weitergegeben werden.

Da das neue Wegekostengutachten aufgrund noch erforderlicher Prüfungen u. a. in Bezug auf den zugrunde zu legenden Zinssatz, die eingehenden Mengen- und Wertgerüste sowie anhängige Gerichtsverfahren im Jahr 2013 noch nicht vorlag, soll es ab dem Jahr 2014 Anwendung finden. Im Jahr 2014 zu viel erhaltene Einnahmen aus der Maut wurden mindernd bei der Bemessung der Mautsätze für die Jahre 2015 – 2017 berücksichtigt.

Der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten wird nach zwei Achsklassen differenziert. Die bisherige Differenzierung des Infrastrukturmautsatzes nach Schadstoffklassen entfällt und wird durch die nach den Euro-Klassen der Lkw differenzierte Anlastung der verursachten Luftverschmutzungskosten entsprechend Anhang IIIb der Richtlinie 2011/76/EU ersetzt.

Der Mautteilsatz für die Luftverschmutzungskosten wurde aus dem Dokument „Aktualisierung von Anhang II und Anhang 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 geänderter Fassung“, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union C 46 vom 18. Februar 2014, Seite 3 f., übernommen. Maßgeblich sind die Höchstbeträge in Anhang IIIb Tabelle 1 rechte Spalte. Die im neuen Wegekostengutachten ausgewiesenen Luftverschmutzungskosten liegen oberhalb der vom EU-Recht festgelegten „Höchstbeträge für die Anlastung der Kosten der Luftverschmutzung“, so dass die EU-Höchstbeträge als Kappungsgrenzen wirken.

Die Tabelle 1 des Anhangs IIIb unterscheidet bei den Höchstbeträgen zwischen Vorstadtstraßen (mittlere Spalte) und Fernstraßen (rechte Spalte). Aus Gründen der Nutzerfreundlichkeit und Verwaltungspraktikabilität sowie zur Reduzierung der rechtlichen und technischen Komplexität wird auf diese Unterscheidung verzichtet. Stattdessen kommt einheitlich der niedrigere Höchstbetrag für Fernstraßen (rechte Spalte) zur Anwendung.

**Zu den Nummern 5 und 6 (Anlage 4 neu)**

Die bisherige Anlage 1 wird die neue Anlage 4, da die Bezeichnung einer Anlage sich zwingend nach der Reihenfolge der Erwähnung im Gesetz richtet.

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

**Zu Artikel 2**

Regelung des Inkrafttretens.

**Anlage 2**

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:  
Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (NKR-Nr. 2946)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

**I. Zusammenfassung**

<b>Erfüllungsaufwand:</b> Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung:	Keine Auswirkungen
<b>Weitere Kosten in Form von Gebühren:</b> Wirtschaft Entlastung:	- 460 Mio. € für den Zeitraum 2015 – 2017
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

**II. Im Einzelnen:**

Gemäß der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/22/EU, müssen sich die durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsweges orientieren. Mittels Wegekostengutachten werden die jeweils geltenden Mautsätze für Zeiträume von jeweils vier Jahren ermittelt. Das diesem Änderungsgesetz zugrunde liegende Wegekostengutachten (2013) wurde am 25.3.2014 vorgestellt und deckt den Zeitraum 2013 bis 2017 ab. Darüber hinaus enthält das Wegekostengutachten 2013 Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelästigung. Diese Faktoren können seit der Änderungen des EU-Rechts in 2011 angelastet werden.

Mit vorliegendem Gesetz werden jedoch zunächst nur die Kosten aus der Luftverschmutzung angelastet und die Mautkostensätze aufgrund der Berechnung des Gutachtens angepasst.

**Erfüllungsaufwand:**

Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung.

Weitere Kosten:

Trotz der Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung wird die Wirtschaft aufgrund der Absenkung der Mautsätze in den Jahren 2015 bis 2017 um insgesamt 460 Mio. Euro in Form von Gebühren entlastet.

Catenhusen

Stellv. Vorsitzender

Grieser

Berichterstatterin





