

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften 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 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) 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 Wegekostengutachten für die Zeiträume 2003 bis 2007, 2008 bis 2012, 2013 bis 2017 sowie 2018 bis 2022 erstellt. Das neue Wegekostengutachten deckt den Zeitraum von 2023 bis 2027 ab.

Die Richtlinie 1999/62/EG wurde 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) novelliert. Diese Änderungsrichtlinie ist am 24. März 2022 in Kraft getreten. Anhang IIIb der geänderten Richtlinie 1999/62/EG weist nicht länger Höchstwerte, sondern lediglich Bezugswerte für die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung aus, die überschritten werden dürfen, wenn die externen Kosten im jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich höher liegen. Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz werden diese Spielräume genutzt, um die tatsächlichen externen Kosten den Nutzern der mautpflichtigen Strecken anzulasten.

In Zeile 1558 ff. des Koalitionsvertrages 2021 bis 2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt es: „Wir werden 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO₂-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“

Diese Maßnahmen im Bereich Lkw-Maut benötigen einen längeren zeitlichen Vorlauf zur technischen und organisatorischen Umsetzung und werden daher mit einem separaten Änderungsgesetz geregelt.

B. Lösung

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz.

C. Alternativen

Keine. Die Anpassung der Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens 2023 bis 2027 ist unionsrechtlich (Richtlinie 1999/62/EG) und gebührenrechtlich (Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzip) geboten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der neuen Mautsätze zum 01.01.2023 werden in den Jahren 2023 bis 2027 folgende Mauteinnahmen in Millionen Euro für den Bund erwartet:

Jahr	Infrastrukturkosten	Luft und Lärm	Summe
2023	6 471	1 550	8 021
2024	6 569	1 583	8 152
2025	6 667	1 626	8 293
2026	6 774	1 677	8 451
2027	6 873	1 732	8 605
2023-27	33 354	8 168	41 522

Der jährliche Durchschnitt der Mauteinnahmen in den Jahren 2023 bis 2027 beträgt rund 8,304 Mrd. Euro.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

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

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fällt beim Bundesamt für Güterverkehr sowie bei den Anbietern des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD) kein Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) an. Bei der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH fällt für die Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen sowie für Systemtests im Zusammenhang mit der Anpassung der Mautsätze einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 60.000 Euro netto an.

F. Weitere Kosten

Die Aktualisierung der Mautsätze führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, im Vergleich zu den Mauteinnahmen von 7,639 Mrd. Euro im Jahr 2021 in Höhe von rd. 665 Mio. Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2023 bis 2027).

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

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER**



Berlin, 24. August 2022

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Bärbel Bas
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

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

Der Bundesrat hat in seiner 1023. Sitzung am 8. Juli 2022 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Anlage 1

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

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 2 des Gesetzes vom 8. Juni 2021 (BGBl. I S. 1603) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. die Finanzmittel, die zur Verwaltung der im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und dieser Gesellschaft vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden, sowie“.

b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) In einem Haushaltsjahr nicht verausgabte Mittel nach Absatz 1 sind im jeweils übernächsten Haushaltsjahr dem Verkehrshaushalt zusätzlich zur Verfügung zu stellen. Nicht durch Einnahmen nach Absatz 1 gedeckte Ausgaben sind im übernächsten Haushaltsjahr im Verkehrshaushalt einzusparen. Dabei sind die tatsächlichen Ist-Einnahmen und Ist-Ausgaben zu berücksichtigen.“

2. Dem § 14 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Für Sachverhalte, die ab dem 1. Oktober 2021 und bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 entstanden sind, bestimmt sich der Mautsatz abweichend von § 3 Absatz 3 nach der Anlage 9.“

3. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1
(zu § 3 Absatz 3)

Berechnung der Höhe des Mautsatzes

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen

- a) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,067 Euro,
- b) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,109 Euro,
- c) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu drei Achsen 0,143 Euro,
- d) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie vier oder mehr Achsen 0,155 Euro.

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

- a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen differenziert nach zulässigem Gesamtgewicht und Achszahl in Euro:

Kategorie	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	> 18 t mit 4 Achsen oder mehr
A	0,015	0,015	0,022	0,023
B	0,043	0,052	0,062	0,062
C	0,059	0,063	0,080	0,087
D	0,088	0,101	0,134	0,149
E	0,113	0,121	0,164	0,182
F	0,114	0,123	0,169	0,187

- 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.

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten differenziert nach zulässigem Gesamtgewicht und Achszahl je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 in Euro:

7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis zu 3 Achsen	> 18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,016	0,016	0,016	0,012“.

4. Folgende Anlage 9 wird angefügt:

„Anlage 9
(zu § 14 Absatz 8)

Mautsätze im Zeitraum
vom 1. Oktober 2021 bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen

- a) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,065 Euro,
 - b) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen bis 18 Tonnen unabhängig von der Anzahl der Achsen 0,112 Euro,
 - c) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie bis zu drei Achsen 0,155 Euro,
 - d) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen sowie vier oder mehr Achsen 0,169 Euro.
2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 2:
- a) für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unbeschadet der Zahl der Achsen, des zulässigen Gesamtgewichts und der benutzten Straßen
 - aa) 0,012 Euro in der Kategorie A,
 - bb) 0,023 Euro in der Kategorie B,
 - cc) 0,034 Euro in der Kategorie C,
 - dd) 0,067 Euro in der Kategorie D,
 - ee) 0,078 Euro in der Kategorie E,
 - ff) 0,089 Euro in der Kategorie F;
 - 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.
3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3: 0,002 Euro.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG beachten. Danach müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegeetzes orientieren. Die jeweils geltenden Mautsätze werden durch wissenschaftlich fundierte Wegekostengutachten ermittelt. Hierzu wurden in der Vergangenheit Wegekostengutachten für die Zeiträume 2003 bis 2007, 2008 bis 2012, 2013 bis 2017 sowie 2018 bis 2022 erstellt. Das neue Wegekostengutachten deckt den Zeitraum von 2023 bis 2027 ab.

Die Richtlinie 1999/62/EG wurde durch die Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) novelliert. Die Änderungsrichtlinie ist am 24. März 2022 in Kraft getreten. Anhang IIIb der geänderten Richtlinie 1999/62/EG weist nicht länger Höchstwerte, sondern lediglich Bezugswerte für die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung aus, die überschritten werden dürfen, wenn die externen Kosten im jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich höher liegen. Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz werden diese Spielräume genutzt, um die tatsächlichen externen Kosten den Nutzern der mautpflichtigen Strecken anzulasten.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2023 in Umsetzung des Wegekostengutachtens 2023 bis 2027 und unter Nutzung der erweiterten Spielräume zur Anlastung der externen Kosten gemäß der novellierten Richtlinie 1999/62/EG.

In Zeile 1558 ff. des Koalitionsvertrages 2021 bis 2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt es: „Wir werden 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO₂-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“

Diese Maßnahmen im Bereich Lkw-Maut benötigen einen längeren zeitlichen Vorlauf zur technischen und organisatorischen Umsetzung und werden daher mit einem separaten Änderungsgesetz geregelt.

III. Alternativen

Keine. Die Anpassung der Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens 2023 bis 2027 ist unionsrechtlich (Richtlinie 1999/62/EG) und gebührenrechtlich (Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzip) geboten.

IV. Gesetzgebungskompetenz

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

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

Das Änderungsgesetz dient der Einhaltung der Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG.

VI. Gesetzesfolgen

Die Lkw-Maut dient der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Mit einer Anlastung der internen (Infrastrukturkosten) und externen (Luftverschmutzung, Lärmbelastung) Kosten der Benutzung der Bundesfernstraßen werden die anfallenden Kosten den Verursachern in Rechnung gestellt (sog. Nutzerfinanzierung). Dadurch werden Anreize gesetzt, um unnötige Fahrten zu vermeiden sowie Transporte nach Möglichkeit auf Schiene und Wasserstraßen zu verlagern.

Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz ändert sich die Belastung durch die Lkw-Maut nur geringfügig, so dass zwar die sachgerechte Finanzierung der Bundesfernstraßen weiterhin gesichert wird, aber der Verlagerungseffekt auf andere Verkehrsträger eher gering sein dürfte.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Änderungsgesetz hat keine Auswirkungen auf die Rechts- und Verwaltungsvereinfachung.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die Lkw-Maut bietet einen Anreiz, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen. Sie fördert die Internalisierung externer Kosten, da die Mautsätze externe Kosten berücksichtigen, die der Güterkraftverkehr verursacht (Mautteilsätze für die verursachten Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten). Die Mautpflicht kann sich positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung auswirken.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2021 betroffen:

Managementregel 4b (Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden. Zugleich ist anzustreben, dass der Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen kleiner wird und durch Effizienzgewinne abnehmende Verbräuche (absolute Entkopplung) entstehen).

Indikator 8.2.a (Staatsverschuldung; Staatsfinanzen konsolidieren – Generationengerechtigkeit schaffen).

Indikator 11.2.a (Mobilität; Mobilität sichern – Umwelt schonen).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der neuen Mautsätze zum 01.01.2023 werden in den Jahren 2023 bis 2027 folgende Mauteinnahmen in Mio. Euro für den Bund erwartet:

Jahr	Infrastrukturkosten	Luft und Lärm	Summe
2023	6 471	1 550	8 021
2024	6 569	1 583	8 152
2025	6 667	1 626	8 293
2026	6 774	1 677	8 451
2027	6 873	1 732	8 605
2023-27	33 354	8 168	41 522

Der jährliche Durchschnitt der Mauteinnahmen in den Jahren 2023 bis 2027 beträgt rund 8,304 Mrd. Euro.

4. 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

4.2.1 Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

4.2.2 Einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die geänderten Mautsätze werden zentralseitig von der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH bzw. den EEMD-Anbietern ohne Mitwirkung der Mautpflichtigen in das Mautsystem eingepflegt. Es entsteht kein einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

4.2.3 „One in, one out“ (Kompensationsregel)

Die „One in, one out“-Regel wird grundsätzlich für alle Regelungsvorhaben der Bundesregierung angewendet, die sich auf den laufenden Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft auswirken.

Kern dieses Ansatzes ist es, dass in gleichem Maße Belastungen abgebaut werden, wie durch neue Regelungsvorhaben zusätzliche Belastungen entstehen. Das Ziel ist, den Anstieg von Belastungen dauerhaft zu begrenzen, ohne politisch gewollte Maßnahmen zu behindern.

Vorliegend ist keine Kompensation erforderlich, weil kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fällt beim Bundesamt für Güterverkehr sowie bei den Anbietern des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD) kein Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) an. Bei der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH fällt für die Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen sowie für Systemtests im Zusammenhang mit der Anpassung der Mautsätze einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 60.000 Euro netto an.

Beim jährlichen Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) ergibt sich beim Bundesamt für Güterverkehr keine Änderung.

5. Weitere Kosten

Die Aktualisierung der Mautsätze führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, im Vergleich zu den Mauteinnahmen von 7,639 Mrd. Euro im Jahr 2021 in Höhe von rd. 665 Mio. Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2023 bis 2027).

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

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die Lkw-Maut betrifft Unternehmen des Güterkraftverkehrs. Das vorliegende Gesetz hat daher keine unmittelbaren Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher. Aber mittelbar kann die Weitergabe der gestiegenen Transportkosten zu höheren Preisen für die transportierten Waren führen.

Die Regelungen wirken sich gleichstellungspolitisch nicht aus. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen. Demografische Auswirkungen sind ebenfalls nicht zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Die Bundesregierung wird auf der Grundlage der Daten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) prüfen, ob die Regelungsziele erreicht worden sind. Sie wird insbesondere untersuchen, ob die Maut verursachergerecht erhoben wurde. Dabei werden auch die Ursachen für Abweichungen von den prognostizierten Einnahmen bei den Mautteilsätzen der Infrastruktur-, der Luftverschmutzungs- und der Lärmbelastungskosten ermittelt. Außerdem sollen die tatsächlichen Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand des Bundesamtes für Güterverkehr untersucht werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Diese Anpassung von § 11 Absatz 4 Nummer 1 dient der Rechtsbereinigung. Das Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG) ist nach seinem § 4 am 1. August 2019 außer Kraft getreten. Damit ist die Bezugnahme auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft obsolet geworden und wird gestrichen.

Zu Buchstabe b

Der neue § 11 Absatz 6 BFStrMG regelt den sogenannten „Finanzierungskreislauf Straße“ bzw. „Mautkreislauf“ und entspricht inhaltlich im Wesentlichen dem § 2 Absatz 3 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes (VIFGG), das aufgrund der Regelung des § 4 VIFGG am 1. August 2019 außer Kraft getreten ist. Mit der Aufnahme der Regelung in das Bundesfernstraßenmautgesetz wird die seit dem 1. August 2019 entfallene rechtliche Verpflichtung in einem Haushaltsjahr entstandene Mautguthaben bzw. Mautfehlbeträge in künftigen Haushaltsjahren auszugleichen aus Gründen der Rechtssicherheit wiederhergestellt.

Zu Nummer 2

Die Regelung zu den Alt-Sachverhalten in § 14 wird im neuen Absatz 8 um den mit Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes abgelaufenen Zeitraum 1. Oktober 2021 bis 31. Dezember 2022 fortgeschrieben.

Zu Nummer 3

Mit der Anpassung der Mautsätze in Anlage 1 wird ab dem 1. Januar 2023 das neue Wegekostengutachten 2023 bis 2027 umgesetzt. Dieses Wegekostengutachten ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr veröffentlicht und kann kostenlos heruntergeladen werden.

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten

Das mit dem „Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2251) ab dem 01.01.2009 eingeführte Tarifmodell (Kombination aus 3 Gewichtsklassen, wobei die oberste Gewichtsklasse größer 18 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht wiederum zwei Achsklassen unterscheidet) wird für den Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten beibehalten. Durch die Übernahme der Gebührensätze aus dem Wegekostengutachten 2023 bis 2027 ergeben sich folgende Änderungen:

Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten			
zulässiges Gesamtgewicht	Achszahl	Bisher in Euro/km	Ab 01.01.2023
7,5 bis <12 t	./.	0,065	0,067
12 bis 18 t	./.	0,112	0,109
>18 t	≤ 3	0,155	0,143
	≥ 4	0,169	0,155

2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten

Bisher konnten die externen Kosten für verursachte Luftverschmutzung nur bis zu definierten Höchstwerten gemäß Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG angelastet werden.

Die Richtlinie 1999/62/EG wurde durch die Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) novelliert. Nach Anhang IIIb der geänderten Richtlinie 1999/62/EG gelten nicht länger Höchstwerte, sondern Bezugswerte für die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung zusammen. Die Bezugswerte dürfen überschritten werden, wenn die externen Kosten im jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich höher liegen. Das Wegekostengutachten 2023 bis 2027 hat ergeben, dass die tatsächlich verursachten Luftverschmutzungskosten höher liegen als die oben genannten Bezugswerte. Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz werden die Spielräume der revidierten Richtlinie 1999/62/EG mithin genutzt.

Die Ermittlung der verursachten Luftverschmutzungskosten erfolgt auf Basis der Kostensätze aus der „Methodenkonvention 3.1 zur Schätzung von Umweltkosten“ des Umweltbundesamts, indem die Emissionen für alle Fahrzeuggruppen pro Streckenabschnitt für die Jahre 2023 bis 2027 berechnet werden. Die Emissionsfaktoren aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA Version 4.1, Stand 2019) werden dabei für die Jahre 2023 bis 2027 zugrunde gelegt. Die Flottenzusammensetzung ergibt sich aus den vom Umweltbundesamt zur Verfügung gestellten Daten des Emissionsberechnungsmodell „TREMODO“ (Transport Emission Model) (Stand Januar 2022) und dem realen Mautverkehr bis 2020 (Datenquelle: BAG).

Auf eine räumliche Differenzierung bzw. die Unterscheidung Vorstadtstraßen/Fernstraßen, wie in der Richtlinie 1999/62/EG vorgeschlagen, wird verzichtet, um die Tarifstruktur nicht komplizierter zu machen.

Bisher wurde der Mautteilsatz der Luftverschmutzungskosten lediglich nach den EURO-Norm-Schadstoffklassen differenziert. Die geänderte Richtlinie 1999/62/EG sieht nun zusätzlich eine Differenzierung nach Fahrzeuggewicht und Achszahl vor. Dies wurde bei der neuen Gebührenstruktur umgesetzt und die Differenzierung des Mautteilsatzes der Infrastrukturkosten auch für die Luftverschmutzungskosten übernommen. Die Übernahme der gleichen Differenzierungskriterien verringert die Komplexität der Gebührenstruktur und erhöht so die Nutzerfreundlichkeit.

Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten in Euro/km					
Euro-Schadstoffklasse	Bisher	Ab 01.01.2023			
	Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	> 18 t mit bis zu 3 Achsen	> 18 t mit 4 Achsen oder mehr
Euro 6	0,012	0,015	0,015	0,022	0,023
Euro 5, EEV1	0,023	0,043	0,052	0,062	0,062
Euro 4, Euro 3 + PMK 2*	0,034	0,059	0,063	0,080	0,087

Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten in Euro/km					
Euro-Schadstoffklasse	Bisher	Ab 01.01.2023			
	Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	> 18 t mit bis zu 3 Achsen	> 18 t mit 4 Achsen oder mehr
Euro 3, Euro 2 + PMK 1*	0,067	0,088	0,101	0,134	0,149
Euro 2	0,078	0,113	0,121	0,164	0,182
Euro 1, Euro 0	0,089	0,114	0,123	0,169	0,187

* PMK – Partikelminderungsklassen sind Nachrüstungsstandards zur Senkung des Partikelausstoßes.

3. Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten

Bisher konnten die externen Kosten für verursachte Lärmbelastung nur bis zu definierten Höchstwerten gemäß Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG angelastet werden.

Die Richtlinie 1999/62/EG wurde durch die Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) novelliert. Nach Anhang IIIb der geänderten Richtlinie 1999/62/EG gelten nicht länger Höchstwerte, sondern Bezugswerte für die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung zusammen. Die Bezugswerte dürfen überschritten werden, wenn die externen Kosten im jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich höher liegen. Das Wegekostengutachten 2023 bis 2027 hat ergeben, dass die tatsächlich verursachten Lärmbelastungskosten höher liegen als die oben genannten Bezugswerte. Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz werden die Spielräume der revidierten Richtlinie 1999/62/EG mithin genutzt.

Die Lärmbelastung des Straßenverkehrs wird mithilfe eines Programms pro Streckenabschnitt des Bundesfernstraßennetzes unter Berücksichtigung von Hindernissen wie Gebäude und Schallschutzwände berechnet. Die Ergebnisse werden den Einwohner-Zensusdaten (Stand 2011, Stand der letzten Vollerhebung) gegenübergestellt, sodass die Lärmbelastung in einem geographischen Raster von 100 m x 100 m pro Person und Pegelklasse ermittelt werden kann. Die Gesamtkosten werden über die Kostensätze pro Person und Pegelklasse aus der „Methodenkonvention 3.1 zur Schätzung von Umweltkosten“ des Umweltbundesamts ermittelt. Die Verteilung der Kosten auf die Fahrzeugarten erfolgt anhand von Gewichtungs- bzw. Äquivalenzfaktoren.

Auf die Unterscheidung Vorstadtstraßen/Fernstraßen wird verzichtet, um die Tarifstruktur nicht komplizierter zu machen.

Auf die Unterscheidung Tag/Nacht wird ebenfalls verzichtet, weil sich hier praktische Probleme mit den Vorausbuchungen im manuellen System (Mautstellenterminals, Interneteinbuchung und MobileApp) ergeben würden.

Bisher wurde der Mautteilsatz der Lärmbelastungskosten nicht differenziert, d. h. es galt für alle Fahrzeuge ein einheitlicher Mautsatz von 0,002 Euro je Kilometer. Die geänderte Richtlinie 1999/62/EG sieht nun zusätzlich eine Differenzierung nach Fahrzeuggewicht und Achsanzahl vor. Dies wurde bei der neuen Gebührenstruktur umgesetzt und die Differenzierung des Mautteilsatzes der Infrastrukturkosten auch für die Lärmbelastungskosten übernommen. Die Übernahme der gleichen Differenzierungskriterien verringert die Komplexität der Gebührenstruktur und erhöht so die Nutzerfreundlichkeit.

Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten in Euro/km				
Bisher	Ab 01.01.2023			
Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	> 18 t mit bis zu 3 Achsen	> 18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,002	0,016	0,016	0,016	0,012

Die spezifischen Kostensätze für Lärmbelastung liegen für die Lkw bis 18t zulässiges Gesamtgewicht und bis zu 3 Achsen bei 0,016 Euro/Fzkm, und für die Lkw >18t und 4 und mehr Achsen bei 0,012 Euro/Fzkm. Der Grund für die niedrigeren Kostensätze bei den großen Fahrzeugen ist, dass Lkw >18t und 4 und mehr Achsen höhere Fahrleistungsanteile auf den Autobahnen haben und dort tendenziell weniger vom Lärm Betroffene vorliegen als an den Bundesstraßen.

Zu Nummer 4

Die bisherige Anlage 1 wird neue Anlage 9, da die Bezeichnung einer Anlage sich zwingend nach der Reihenfolge der Erwähnung im Gesetz richtet.

Damit ergibt sich für die Anlagen folgende Systematik:

Anlage 1 = aktuelle Mautsätze ab 1. Januar 2023 (zu § 3 Abs. 3)

Anlage 2 = 1. Juli 2003 bis 31. August 2007 (zu § 14 Abs. 1)

Anlage 3 = 1. September 2007 bis 31. Dezember 2008 (zu § 14 Abs. 2)

Anlage 4 = 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2014 (zu § 14 Abs. 3)

Anlage 5 = 1. Januar 2015 bis 30. September 2015 (zu § 14 Abs. 4)

Anlage 6 = 1. Oktober 2015 bis 31. Dezember 2018 (zu § 14 Abs. 5)

Anlage 7 = 1. Januar 2019 bis 27. Oktober 2020 (zu § 14 Abs. 6)

Anlage 8 = 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 (zu § 14 Abs. 7)

Anlage 9 = 1. Oktober 2021 bis 31. Dezember 2022 (zu § 14 Abs. 8)

In der Bezeichnung der Anlage 9 entfällt der Verweis auf § 3 Absatz 3, weil zu dieser Vorschrift nunmehr die neue Anlage 1 gehört. Die Überschrift „Mautsätze“ wird analog zu den Anlagen 2 bis 8 um den Geltungszeitraum der Mautsätze ergänzt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Regelung des Inkrafttretens.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKR**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (NKR-Nr. 6244, BMDV)**

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung Bund (Toll Collect GmbH) Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 60.000 Euro
Weitere Kosten Jährliche zusätzliche Mautgebühren:	Die Kosten für die Aktualisierung der Mautgebühren tragen die Güterkraftverkehrsunternehmen (Wirtschaft). rund 660 Mio. Euro
Evaluierung Ziele: Kriterien/Indikatoren: Datengrundlage:	Das Regelungsvorhaben wird spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Erhöhung der Verursachergerechtigkeit basierend auf dem neuen Wegekostengutachten. Zutreffen der prognostizierten Mauteinnahmen. Auswertungen des Bundesamtes für Güterverkehr und der Bundesanstalt für Straßenwesen.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat sich mit dem Nutzen des Vorhabens auseinandergesetzt. Es erwartet durch die Aktualisierung der Mautgebühren u.a. die Sicherung des Verkehrsinfrastruktur, einen vermehrten Einsatz emissionsarmer Nutzfahrzeuge mit niedrigeren Mautsätzen sowie einen größeren Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt.
Die Darstellung der Regelungsergebnisse ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben werden die Mautsätze für Bundesautobahnen und Bundesstraßen zum 1. Januar 2023 angepasst. Bei der Erhebung von Mautgebühren müssen sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union an den gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, an den Baukosten, den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes sowie externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung orientieren. Die Berechnung der Mautsätze basiert auf den Ergebnissen sogenannter Wegekostengutachten.

II.1. Erfüllungsaufwand

Das BMDV hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar und plausibel ermittelt. Es legte dem NKR hierfür auch die Ergebnisse des Wegekostengutachtens für die Jahre 2023 bis 2027 vor.

Verwaltung

Bund

Das BMDV erwartet für die Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH (öffentliches Unternehmen im hundertprozentigen Besitz der Bundesrepublik Deutschland) einen einmaligen Erfüllungsaufwand von rund 60.000 Euro. Dieser entsteht im Wesentlichen aufgrund von Kommunikationsmaßnahmen sowie für Systemtests im Zusammenhang mit der Anpassung der Mautsätze.

II.2. Weitere Kosten

Die Aktualisierung der Mautsätze führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben. Das BMDV erwartet für die Jahre 2023 bis 2027 durchschnittliche Mauteinnahmen in Höhe von rund 8,3 Mrd. Euro pro Jahr. Im Vergleich zum Jahr 2021 (rund 7,64 Mrd. Euro) erhöhen sich somit die jährlichen Kosten für die Mautgebühren um rund 660 Mio. Euro.

III. Ergebnis

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Prof. Dr. Sabine Kuhlmann

Stellv. Vorsitzende

Grieser

Berichterstatteerin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1023. Sitzung am 8. Juli 2022 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat begrüßt die mit dem Gesetzentwurf vorgesehene Anpassung der Mautteilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung an die im Wegekostengutachten 2023 bis 2027 ermittelten Kosten, die aufgrund der Richtlinie (EU) 2022/362 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge nunmehr möglich ist und durch die insofern die tatsächlich verursachten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten für Nutzer der mautpflichtigen Strecken angelastet werden können.
2. Aus Sicht des Bundesrates stellt die CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut ein dringend notwendiges Mittel zur Erneuerung der Güterverkehrsflotten dar. Nur durch eine solche Differenzierung wird der Betrieb klimafreundlicher Lkw wirtschaftlich, führt zur Verringerung von Treibhausgasemissionen und leistet damit einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.
3. Der Bundesrat hält ferner die in 2011 im Bundesfernstraßenmautgesetz eingeführte Zweckbindung der Maut-einnahmen ausschließlich für die Bundesfernstraßeninfrastruktur für überholt und nicht vereinbar mit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und dem politischen Konsens für einen Vorrang für den Ausbau von Schiene und ÖPNV. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, dass die Mauteinnahmen künftig wieder verkehrsträgerübergreifend für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden.
4. Der Bundesrat hält auch die Umsetzung der im Koalitionsvertrag des Bundes für den Bahnverkehr festgeschriebenen Freistellung von der Lkw-Maut im Zu- und Ablauf von maximal 50 Kilometer für erforderlich. Der Verkehrsträger Schiene ist bereits jetzt bei der Kostenverteilung im Vergleich mit dem Straßengüterverkehr überproportional belastet. Der Zu- und Ablauf per Lkw stellt im Vergleich zu den Transportkosten für den Schienentransport einen großen Kostenpunkt dar. Die Befreiung von der Lkw-Maut ist hier deshalb dringend geboten und leistet einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrswende und für einen nachhaltigen Güterverkehr.
5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, innerhalb eines Jahres das Erfordernis einer Anpassung der Mautteilsätze mittels einer aktualisierten Kostenbetrachtung erneut zu überprüfen und gebührenrechtlich entsprechend des Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzips anzupassen. Die dem Gesetzentwurf zugrundeliegende Kostenbetrachtung (Stand Dezember 2021) berücksichtigt nicht die jüngst erheblichen, inflationsbedingten Kostensteigerungen, sodass die Betrachtung für die Jahre 2023 bis 2027 bereits zum aktuellen Zeitpunkt überholt sein dürfte.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zum Gesetzentwurf allgemein

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung nimmt die Auffassung des Bundesrates zur Anpassung der Mautteilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung zur Kenntnis.

Zu Nummer 2

Die Bundesregierung nimmt die Auffassung des Bundesrates zur CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut zur Kenntnis.

Der Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 regelt hierzu in den Zeilen 1558 ff.: „Wir werden 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO₂-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“

Zu Nummer 3

Der Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 sieht – wie bereits bei der Antwort zu Nummer 2 aufgeführt – vor, dass die Mehreinnahmen aus einem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut für Mobilität verwendet werden. Eine Zweckbindung ausschließlich für die Bundesfernstraßeninfrastruktur wurde insoweit nicht vereinbart.

Zu Nummer 4

Die Bundesregierung nimmt die Auffassung des Bundesrates zur Kenntnis, die Freistellung des Zu- und Ablaufs des kombinierten Verkehrs bis max. 50 Kilometer von der Lkw-Maut für erforderlich zu halten.

Der Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 regelt hierzu in den Zeilen 1590 und 1591: „KV-Terminals wollen wir weiter fördern, die Kranbarkeit von Standard-Sattelaufliegern vorantreiben und den Zu- und Ablauf bis max. 50 Kilometer von der Lkw-Maut freistellen.“

Die Umsetzung wird derzeit geprüft.

Zu Nummer 5

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu, innerhalb eines Jahres das Erfordernis einer Anpassung der Mautteilsätze mittels einer aktualisierten Kostenbetrachtung erneut zu überprüfen und gebührenrechtlich entsprechend des Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzips anzupassen.

§ 3 Absatz 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes sieht grundsätzlich eine fünfjährige Kalkulationsperiode vor. Die ab 1. Januar 2023 geplanten Mautsätze basieren auf dem Wegekostengutachten 2023 bis 2027 sowie dem Ergänzungsteil zur Neuberechnung der externen Kosten, welche im Dezember 2021 bzw. im Februar 2022 fertiggestellt wurden. Im Hinblick auf die aktuellen Kostensteigerungen ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Verkehrsinfrastruktur um ein langlebiges Gut handelt. Dem Wegekostengutachten liegen daher langjährige Indizes zu Grunde, die jeweils die durchschnittliche Entwicklung der Preise der letzten 25 Jahre nachbilden. Dieser Zeitraum entspricht dem durchschnittlichen Nutzungsalter der bestehenden Infrastruktur im Basisjahr. Kurzfristig hohe Inflationsraten wie derzeit hätten daher auf die Berechnung nur eine geringe Auswirkung.