

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

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 sowie der Umbenennung des Bundesministeriums.

Neben dem automatischen und dem manuellen Verfahren soll die Möglichkeit für die Einführung eines teilautomatischen 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.

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

B. Lösung

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG), das dazu dient, die neue Einbuchungsmöglichkeit mittels Applikation auf dem nutzereigenen Mobilgerät die Rechtsgrundlage zu schaffen für die Erhebung, Speicherung, Verwendung und Übermittlung von Daten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität und den Betreiber im Rahmen der Kontrolle, sowie eine Rechtsgrundlage für die Übermittlung der Liste der gesperrten Fahrzeuggeräte an das Bundesamt für Logistik und Mobilität durch den nationalen Betreiber zu schaffen (Artikel 1).

Das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (BGBl. 2023 I Nr. 315) wird angepasst 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 (Artikel 2).

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

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine

E.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 Umstellungsaufwand auf Seiten der Verwaltung. Der einmalige Umstellungsaufwand für die Implementierung der Datenschnittstelle beträgt insgesamt rund 430.000 Euro. Somit beläuft sich der Erfüllungsaufwand dieser Vorgabe auf 430.000 Euro.

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.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

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. In § 1 Absatz 2 werden die Sätze 4 und 5 gestrichen.
2. In § 1 Absatz 4 Satz 1, § 3 Absatz 6 Satz 1, § 3a Absatz 2 Satz 1 und Satz 2, § 4 Absatz 4 Satz 3 und Absatz 5 Satz 2, § 4h Satz 1 und Satz 2, § 4i Satz 1 und Satz 2 und § 5 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
3. In § 3 Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Verkehr“ ersetzt.
4. In § 4e Absatz 1 wird die Angabe „Pilotbetriebs nach Absatz 3“ durch die Angabe „Pilotbetriebs nach Absatz 2“ ersetzt.
5. § 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,
 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, 2 und 2a“ ersetzt.
- c) In Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „nach Absatz 2“ durch die Angabe „nach den Absätzen 2 und 2a“ ersetzt.
6. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 5 wird nach der Angabe „Fahrzeugkombination,“ die Angabe „sowie“ eingefügt.
 - 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 Buchstaben a bis d und f für einen Zeitraum von der Kontrolle bis zum Ende der Fahrt, längstens jedoch 90 Minuten ab dem Zeitpunkt der Kontrolle“ eingefügt.
7. In § 13 Absatz 1 wird die Angabe „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
8. Anlage 1 Nummer 4 Buchstabe b wird wie folgt geändert:
- a) Satz 2 wird durch den folgenden Satz 2 ersetzt:

„Im Sinne des Artikels 7ga Absatz 2 Satz 2 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.“
 - b) 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

Änderung des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

In Artikel 3 Nummer 2 des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) wird Nummer 4 Buchstabe b wie folgt geändert:

- 1. In Satz 2 wird die Angabe „sechs Jahre nach seiner Erstzulassung“ durch die Angabe „alle sechs Jahre, gerechnet vom Tag seiner Erstzulassung,“ ersetzt.
- 2. 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 Mautsystemgesetzes 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, § 28 Absatz 1 Satz 1 und 2, § 29 Absatz 4, § 31 Absatz 1 und 2, § 35 Absatz 7 Satz 1 und § 37 Absatz 1, 3 und 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
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.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Dezember 2025 in Kraft.

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 teilautomatisches 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 teilautomatische Einbuchungsmöglichkeit zur Entrichtung der Maut zu schaffen, neben der bereits bestehenden manuellen und automatischen Einbuchung. Als Einbuchungskanal dient in diesem teilautomatischen 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 erfolgreiche Datenerhebung im Rahmen der neuen Einbuchungsmöglichkeit dar.

V. 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.

[Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrats, Artikel 74 Absatz 2 GG.]

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 dritte 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 kein Erfüllungsaufwand verbunden. Die Umsetzung des neuen Einbuchungsverfahrens erfordert neben der technischen Implementierung und der Änderung des BFStrMG auch die Änderung der Lkw-Maut-Verordnung (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 2,307 Mio. Euro jährlich.

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					-2 307			
2.2								
2.3								
...								
Summe (in Tsd. Euro)					-2 307			
davon aus Informationspflichten (IP)					-2 307			

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 Umstellungsaufwand auf Seiten der Verwaltung. Der einmalige Umstellungsaufwand für die Implementierung der Datenschnittstelle beträgt insgesamt rund 430.000 Euro. Somit beläuft sich der Erfüllungsaufwand dieser Vorgabe auf 430.000 Euro.

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)
3.1								430
3.2								
3.3								
...								
Summe (in Tsd. Euro)								430
davon Bund								430
davon Land (inklusive Kommunen)								

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

Die Änderung in § 1 Absatz 2 erfolgt aufgrund der Anpassung der Definition von emissionsfreien Fahrzeugen 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).

Zu Nummer 2

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

Zu Nummer 3

Die Bezeichnung des Bundesministeriums hat sich geändert.

Zu Nummer 4

Es wird eine sprachliche Korrektur vorgenommen.

Zu Nummer 5

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 Anbietersperrung. 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 Buchstabe c

Durch den neu eingeführten Absatz ändert sich die Verweisung.

Zu Nummer 6

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 7

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

Zu Nummer 8

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 (Änderung des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften)

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 Artikel 4 (Inkrafttreten)

Dieser Absatz regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.