

**28.02.03**

Vk

**Verordnung  
der Bundesregierung**

---

**Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Mauthöheverordnung - MautHV)****A. Zielsetzung**

Das Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (ABMG) bestimmt in § 3 Abs. 2, dass sich die Höhe der nach Achs- und Emissionsklassen zu differenzierenden Mautsätze an den von den mautpflichtigen Fahrzeugen auf Bundesautobahnen verursachten Wegekosten orientieren muss. Die konkrete Höhe der Maut pro Kilometer muss durch Rechtsverordnung der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates festgelegt werden.

**B. Lösung**

Die konkreten Mautsätze für ein Kraftfahrzeug werden unter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen und der Emissionsklassen gebildet. Dabei wird ein durchschnittlicher Mautsatz von 0,15 Euro pro Kilometer zugrunde gelegt, der sich nach wissenschaftlichen Berechnungen (Prognos AG, IWW Karlsruhe) aus für das Jahr 2003 ermittelten Wegekosten von 3,4 Mrd. Euro und einer prognostizierten jährlichen Fahrleistung von 22,7 Mrd. Kilometer ergibt. Die Differenzierung der Mautsätze nach Anzahl der Achsen und Emissionsklassen führt zu einer Spreizung von 0,10 Euro bis 0,17 Euro pro Kilometer. Das diesen Berechnungen zugrunde liegende unabhängige wissenschaftliche Gutachten, das mit einem breiten Fachpublikum diskutiert und der Europäischen Kommission vorgestellt wurde, ist überwiegend auf Zustimmung gestoßen.

## C. Alternativen

Keine

## D. Kosten für die öffentlichen Haushalte

### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

keine

### 2. Vollzugsaufwand

Die prognostizierten Einnahmen belaufen sich auf 3,4 Mrd. Euro pro Jahr. Die durch gesonderte Rechtsverordnung zu regelnde Mautermäßigung vermindert das Einnahmenvolumen entsprechend.

## E. Sonstige Kosten

Eine durch die Mautzahlungen eventuell bedingte Verteuerung von Gütertransporten auf der Autobahn wird allenfalls in geringem Umfang zum allgemeinen Preisanstieg beitragen. Auch für den Fall, dass die Maut vollkommen auf die Transportpreise umgelegt würde, würde der allgemeine Preisanstieg minimal bleiben, da die Transportkosten nur einen geringen Anteil am Wert der volkswirtschaftlichen Güterproduktion haben und die erhöhte Mautbelastung überwiegend den Fernverkehr treffen wird, der nur einen Teil des gesamten Straßengüterverkehrs ausmacht.

Die Maut wird keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in Deutschland haben. Da eine eventuelle Erhöhung der Transportpreise nur in geringem Maße in die Produktpreise einfließt, sind im produzierenden Gewerbe insgesamt, d.h. auch bei kleinen und mittleren Betrieben, keine spürbaren negativen Auswirkungen zu erwarten. Andererseits führt die Einführung eines

nutzungsabhängigen Preismechanismus im Verkehrsbereich zu einer verbesserten Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsträgern. Damit kann ein effizienterer Einsatz der volkswirtschaftlichen Ressourcen im Verkehrsbereich erreicht werden, was insgesamt dem Standort Deutschland zu Gute kommt.

Das deutsche Güterverkehrsgewerbe, das überwiegend aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht, wird zwar durch die Maut deutlich mehr belastet. Die Maut ist jedoch wettbewerbsneutral, da sie jeden Transport auf der Straße gleichermaßen erfasst. Deshalb wird die Wettbewerbssituation weder innerhalb des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes noch zwischen dem deutschen Gewerbe und der ausländischen Konkurrenz verändert.



28.02.03

Vk

**Verordnung**  
der Bundesregierung

---

**Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Mauthöheverordnung - MautHV)**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, den 28. Februar 2003

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für  
schwere Nutzfahrzeuge (Mauthöheverordnung – MautHV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

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

Mit freundlichen Grüßen





**Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut  
für schwere Nutzfahrzeuge  
(Mauthöheverordnung – MautHV)**

Vom.....

Auf Grund des § 3 Abs. 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234) verordnet die Bundesregierung:

**§ 1  
Mautsätze**

- (1) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen
  1. 0,10 Euro in der Kategorie A
  2. 0,13 Euro in der Kategorie B
  3. 0,15 Euro in der Kategorie C
  
- (2) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen
  1. 0,12 Euro in der Kategorie A
  2. 0,15 Euro in der Kategorie B
  3. 0,17 Euro in der Kategorie C
  
- (3) Fahrzeuge nach § 1 Abs. 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge werden den in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wie folgt zugeordnet:
  1. im Zeitraum bis 30. September 2006
    - Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 4, S 5 und der EEV Klasse 1
    - Kategorie B Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 3 und S 2
    - Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßen-Verkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören
  
  2. im Zeitraum vom 1. Oktober 2006 bis 30. September 2009
    - Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 und der EEV Klasse 1
    - Kategorie B Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 4 und S 3
    - Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 2, S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßen-Verkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören

3. im Zeitraum ab 1. Oktober 2009

Kategorie A Fahrzeuge der EEV Klasse 1

Kategorie B Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 5 und S 4

Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 3, S 2 und S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören

## **§ 2 Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundeskanzler

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Der Bundesminister der Finanzen



## Begründung

### I. Allgemeiner Teil

Diese Rechtsverordnung dient der Durchführung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) vom 5. April 2002 (BGBl. I. S. 1234). Das ABMG ermächtigt die Bundesregierung in § 3 Abs. 2 zur Festsetzung der Höhe der nach Achs- und Emissionsklassen zu differenzierenden Mautsätze pro Kilometer mit Zustimmung des Bundesrats. Die durchschnittliche gewichtete Maut muss sich nach § 3 Abs. 2 Satz 2 ABMG im Einklang mit EG-Recht (Artikel 7 Abs. 9 und 10 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) an den von den mautpflichtigen Fahrzeugen auf Bundesautobahnen verursachten Wegekosten orientieren.

Diese Wegekosten belaufen sich nach wissenschaftlichen Berechnungen auf das Jahr 2003 hochgerechnet auf rd. 3,4 Mrd. Euro. Auf Grundlage der für das Jahr 2003 prognostizierten Fahrleistungen von 22,7 Mrd. Kilometer schwerer LKW ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht auf Bundesautobahnen ergibt sich hieraus ein durchschnittlicher Mautsatz von 0,15 Euro pro Kilometer. Von diesem Durchschnittssatz sind für die einzelnen Gebührenkategorien, die unter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen und der Emissionsklassen gebildet werden, auf der Basis der den jeweiligen Kategorien zuzurechnenden Fahrleistungen, die konkreten Mautsätze abgeleitet.

Kosten für die öffentlichen Haushalte entstehen durch die Mauthöheverordnung nicht. Die prognostizierten Einnahmen belaufen sich auf 3,4 Mrd. Euro pro Jahr. Die

durch gesonderte Rechtsverordnung zu regelnde Mautermäßigung vermindert das Einnahmenvolumen entsprechend.

Hinsichtlich der Preiswirkungen dieser Rechtsverordnung werden die bereits in der Begründung zum ABMG zur Einführung der LKW-Maut allgemein gemachten Ausführungen wie folgt ergänzt:

Die Preiswirkungen der LKW-Maut sind mehrfach wissenschaftlich bewertet worden<sup>1</sup>. Hieraus ergibt sich, dass die Erhöhung der Transportpreise bei voller Umwälzung der Maut im Bereich von rd. 8-10 % liegen kann. Dabei sind zu erwartende kostenminimierende Anpassungsreaktionen der Transportunternehmen (z.B. Optimierungen von Routenplanung und Ausnutzung der Ladekapazitäten) noch nicht berücksichtigt. Der Anteil der Transportkosten an den Produktkosten liegt bei durchschnittlich 1– 3%. Dabei ist zu beachten, dass der Transportkostenanteil von 3% nur bei niedrigwertigen Gütern anfällt, die vorwiegend lokal oder regional transportiert werden, so dass sie von der LKW-Maut kaum betroffen sind. Bei den von der LKW-Maut vornehmlich betroffenen höherwertigen Gütern kann von einem Transportkostenanteil von max. 1% ausgegangen werden.

Eine durch die Mautzahlungen eventuell bedingte Verteuerung von Gütertransporten auf der Autobahn wird allenfalls in geringem Umfang zum allgemeinen Preisanstieg beitragen. Auch für den Fall, dass die Maut vollkommen auf die Transportpreise umgelegt würde, würde der allgemeine Preisanstieg minimal bleiben, da die Transportkosten nur einen geringen Anteil am Wert der volkswirtschaftlichen Güterproduktion haben und die erhöhte Mautbelastung überwiegend den Fernverkehr treffen wird, der nur einen Teil des gesamten Straßengüterverkehrs ausmacht.

---

<sup>1</sup> Bericht vom 5. September 2000 der vom Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzten „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“;  
Gutachten des Instituts für Wirtschaftsforschung und Wirtschaftspolitik der Universität Karlsruhe „Anforderungen an eine umweltorientierte Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr“ im Auftrag des Umweltbundesamtes, UBA Texte 57/01  
Bericht des Europäischen Zentrums für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung Prognos im Rahmen der Öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestages am 7. November 2001 zum Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge, Niederschrift des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 14/69

## II. Besonderer Teil

### Zu § 1

#### Absätze 1 und 2

Die Absätze 1 und 2 legen die Mautsätze für die mautpflichtigen Fahrzeuge fest. Die Mautsätze sind gemäß § 3 Absatz 1 AMBG unter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen und der Emissionsklasse bestimmt worden.

Die Differenzierung der Maut nach bis zu drei Achsen und ab vier Achsen steht hierbei in Kontinuität zu dem bei der gegenwärtigen zeitbezogenen Autobahngebühr für schwere Nutzfahrzeuge angewandten System, mit dem die Nutzer bereits seit Jahren vertraut sind.

Die Einteilung der Emissionsklassen in die drei Kategorien A, B und C ist einerseits mit Blick auf die Schaffung eines Anreizes für den Einsatz möglichst schadstoffarmer Fahrzeuge notwendig, auf der anderen Seite aber auch ausreichend, um die Übersichtlichkeit und damit Nutzerfreundlichkeit des Mautsystems zu gewährleisten.

#### Absatz 3

Durch den in Satz 1 in Bezug genommenen § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (zuletzt geändert durch die sechszwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 5. Dezember 2002 (BGBl I S. 4509 ff) werden die einzelnen Schadstoffklassen S 1 bis S 5 und die EEV Klasse 1 in nationalem Recht genau bestimmt.

In Absatz 3 Nr. 1 werden die mautpflichtigen Fahrzeuge entsprechend ihrer Emissionsklasse den Kategorien A bis C zugeordnet. In die Kategorie A, für die der jeweils niedrigste Mautsatz festgelegt ist, fallen Fahrzeuge, die mindestens die Schadstoffklasse S 4 erfüllen. Diese Klasse wird auf Grund EG-Rechts ab dem Jahr 2006 verbindlich eingeführt. Somit wird durch diese emissionsbezogene Differenzierung der Maut ein wirtschaftlicher Anreiz geschaffen, bei Ersatz- und Neubeschaffungen Fahrzeuge zu erwerben, die Emissionsstandards erfüllen, die noch nicht verbindlich für Neufahrzeuge gelten. Hierin liegt der Kern der umweltorientierten Ausgestaltung der

LKW-Maut: sie fördert die jeweils beste verfügbare Abgasreinigung. Damit wird durch die LKW-Maut ein weiterer Schritt in Richtung auf eine umweltgerechte Mobilität erreicht.

Fahrzeuge, die den Schadstoffklassen S 2 oder S 3 angehören, verfügen über eine Abgasreinigung, die für Neufahrzeuge verbindlich vorgeschrieben ist. Sie bedürfen keiner Förderung und werden daher der mittleren Kategorie B zugeordnet. Bei den verbleibenden Fahrzeugen handelt es sich weitgehend um Altfahrzeuge, deren Emissionsverhalten nicht mehr dem Stand der Technik auf dem Gebiet der Abgasreinigung entspricht. Sie werden deshalb der mit dem jeweils höchsten Mautsatz verbundenen Kategorie C zugeordnet.

In Absatz 3 Nummern 2 und 3 wird bereits jetzt eine neue Zuordnung der Fahrzeuge zu den Gebührenkategorien A bis C festgelegt. Zur Aufrechterhaltung der umweltorientierten Anreizwirkung im Rahmen der Mautdifferenzierung ist es notwendig, die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Kategorien A bis C neu zu fassen, sobald die Schadstoffklassen S 4 im Jahr 2006 bzw. S 5 im Jahr 2009 verbindlich für Neufahrzeuge in Kraft treten. Nur so kann die Förderung der jeweils besten, aber noch nicht verbindlich vorgeschriebenen Emissionsstandards aufrecht erhalten werden. Zugleich wird dadurch sowohl für die Nutzer als auch für die fahrzeugherstellende Industrie Transparenz und langfristige Planungssicherheit geschaffen.

Zu § 2

§ 2 regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Rechtsverordnung.