

TOP 18:

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Drucksache: 207/18

I. Zum Inhalt des Gesetzentwurfes

Die Mitgliedstaaten 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 Verkehrswegenetzes orientieren.

Das Änderungsgesetz aktualisiert die Mautsätze auf Basis des neuen Wegekostengutachtens 2018 – 2022 und schafft eine rechtliche Grundlage für die Anlastung der Kosten der Lärmbelastung und Luftverschmutzung. Durch die Änderung der Mautsätze zum 1. Januar 2019 werden bis zum Jahr 2022 Mehreinnahmen in Höhe von 4,160 Milliarden Euro erwartet.

Der Gesetzentwurf sieht weiterhin vor, Elektro-LKW von der Maut zu befreien, um so den Markthochlauf für diese Fahrzeuge zu unterstützen.

Der Wirtschaft entstehen geänderte Informationspflichten dadurch, dass zukünftig die Gewichtsklasse als Merkmal für die Mauthöhe berücksichtigt wird. Dagegen entfällt zukünftig das Merkmal der Achsklasse bei mautpflichtigen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 18 Tonnen.

Einführung von folgenden neuen Gewichtsklassen:

alt	neu
zwei Achsen	7,5 t < 12 t
drei Achsen	12 t <= 18 t

vier Achsen	> 18 t und bis zu drei Achsen
fünf oder mehr Achsen	> 18 t und vier oder mehr Achsen

II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** empfehlen dem Bundesrat, Fernbusse in die Mautpflicht einzubeziehen, da sie genau wie Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen verursachen und dadurch auch die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehr harmonisiert werden. Kraftomnibusse im ÖPNV sollen hingegen ausgenommen bleiben, da eine weitere Belastung für das Gemeinwohl kontraproduktiv wäre.

Die Befreiung von Elektro-LKW wird grundsätzlich begrüßt, um so den Markthochlauf für diese Fahrzeuge zu unterstützen. Allerdings werde dadurch der im Wettbewerb stehende Schienengüterverkehr benachteiligt. Daher soll die Bundesregierung aufgefordert werden, die finanziellen Belastungen des Schienengüterverkehrs durch Steuern und Umlagen zu reduzieren.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** fordert weiter die Ausweitung der Mautpflicht für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen.

Außerdem sollen Querfinanzierungen in begrenztem Umfang möglich sein, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen.

Die Bundesregierung soll darüber hinaus aufgefordert werden, sich festzulegen, ob künftig die bestehende LKW-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz ausgeweitet werden soll.

Des Weiteren schlägt der Ausschuss eine Differenzierung der Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung vor und möchte Plug-In-Hybrid-LKW erst ab einer Reichweite von 40 km von der Mautpflicht freistellen.

Der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Wirtschaftsausschuss** fordern zudem, die Befreiung bestimmter land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge von der Mautpflicht im Gesetz zu verankern.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Weitere Einzelheiten sind aus **BR-Drucksache 207/1/18** ersichtlich.

