

Bericht

**des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss)
gemäß § 96 der Geschäftsordnung**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksachen 21/1861, 21/2454, 21/2669 Nr. 12, 21/2785 –

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Bericht der Abgeordneten Dr. Paula Piechotta, Florian Oßner, Marcus Bühl, Uwe Schmidt, Sascha Wagner und Stefan Seidler

Mit dem Gesetzentwurf sind Änderungen beabsichtigt, die sich aus der Fortentwicklung des bestehenden Lkw-Mautsystems ergeben. Neben dem automatischen und dem manuellen Verfahren soll die Möglichkeit für die Einführung eines teilautomatisierten Verfahrens zur Mauterhebung geschaffen werden, das über die Verwendung einer Applikation auf dem nutzereigenen Mobilgerät eine weitere nutzerfreundliche und bürokratiearme Einbuchungsmöglichkeit eröffnet. Dazu sind Änderungen im Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) notwendig. Das Gesetz soll zudem klarstellen, dass der Betreiber des Mautsystems dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) auf dessen Verlangen eine Liste gesperrter Fahrzeuggeräte übermitteln muss. Mit einer weiteren Änderung wird das BFStrMG aufgrund europarechtlicher Anforderung angepasst, sodass die Reklassifizierung der Einstufung in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen 2 und 3 nicht nur einmalig, sondern alle sechs Jahre ab Erstzulassung erfolgt. Darüber hinaus hat der Verkehrsausschuss folgende Änderungen am Gesetzentwurf beschlossen:

Emissionsfreie Lkw mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 4,25 Tonnen sind nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 BFStrMG bis zum 31. Dezember 2025 von der Lkw-Maut befreit. Die für Straßenbenutzungsgebühren in der Europäischen Union maßgebliche Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG ermöglichte bislang nur eine Befreiung bis Ende 2025. Die Europäische Kommission hat am 27. Juni 2025 einen Vorschlag zur Verlängerung der Mautbefreiungsmöglichkeit in Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 5 der Richtlinie 1999/62/EG vorgelegt, der vorsieht, dass emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge bis zum 30. Juni 2031 von der Lkw-Maut befreit werden können. Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union haben dem Vorschlag zugestimmt. Mit dem Änderungsantrag soll diese Verlängerung der Mautbefreiung emissionsfreier Lkw in nationales Recht umgesetzt werden.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs unter Berücksichtigung der vom federführenden Verkehrsausschuss beschlossenen Änderungen auf die öffentlichen Haushalte stellen sich wie folgt dar:

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.

Durch die Verlängerung der Mautbefreiung sind in den nächsten Jahren geringere Mauteinnahmen im Einzelplan 12 zu erwarten.

Die konkrete Angabe der finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt durch die Änderungen des Verkehrsausschusses ist nicht verlässlich möglich, da die Fahrleistung emissionsfreier Fahrzeuge nicht bekannt ist. In Abhängigkeit von der technisch zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombination ist von Mindereinnahmen auf dem mautpflichtigen Netz in Höhe von 0,028 Euro/km bis 0,053 Euro/km im Vergleich zur ohne die Rechtsänderung am 1. Januar 2026 in Kraft tretenden Rechtslage (Wegfall der Mautbefreiung und Zahlung eines um 75 Prozent ermäßigten Infrastrukturmauteilsatzes zzgl. der Mauteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung) auszugehen. Im Güterkraftverkehr werden pro Fahrzeug durchschnittlich rund 100.000 km im Jahr zurückgelegt. Derzeit ist die Zahl der emissionsfreien Fahrzeuge begrenzt. Da das Ziel der Mautbefreiung die Unterstützung des Markthochlaufs ist, würden sich die Mindereinnahmen bei Erfolg der Maßnahme erhöhen. Im Jahr 2026 ist aufgrund der wahrscheinlich vergleichbaren Flottenzusammensetzung keine wesentliche Änderung der Mauteinnahmen zu erwarten. Die Mindereinnahmen könnten sich im Jahr 2027 auf rund 183 bis 266 Mio. Euro (bei Einnahmen von 13,492 Mrd. Euro), 2028 auf rund 263 bis 469 Mio. Euro und 2029 auf rund 256 bis 726 Mio. Euro belaufen.

Die geringeren Mauteinnahmen haben eine entsprechende Absenkung der Ausgaben im Einzelplan 12 im gleichen Umfang zur Folge.

Die angegebenen möglichen Mindereinnahmen sind allesamt Prognosen, die im Wesentlichen von der tatsächlichen Entwicklung der Flottenzusammensetzung und dem Markthochlauf emissionsfreier Fahrzeuge abhängen. Sollte der Markthochlauf bspw. weniger schnell vorangehen als derzeit prognostiziert, wären die Mindereinnahmen geringer.

Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind vom Mautdienst nicht betroffen. Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

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-Mautverordnung (Lkw-MautV). Die Änderung der Lkw-MautV wird mit separatem Rechtssetzungsverfahren erfolgen. Der damit verbundene Erfüllungsaufwand wird der Transparenz halber bereits im Gesetzentwurf näherungsweise beziffert.

Die technische Implementierung im Mautsystem erfolgt nur, sofern die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen sind. Bei Umsetzung entsteht eine Entlastung in Höhe von 2,3 Mio. Euro jährlich.

Durch die Verlängerung der Mautbefreiung entfällt Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft. Emissionsfreie Fahrzeuge müssen im Fall der Mautbefreiung nicht im Lkw-

Mautsystem registriert sein und benötigen kein Fahrzeuggerät zur Mauterhebung. Würde die Mautbefreiung auslaufen, würde dagegen von dem jeweiligen Unternehmen für die Fahrzeuge eine Registrierung im Mautsystem bei der Toll Collect GmbH oder einem Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes vorgenommen und das Fahrzeug mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet. Der durchschnittliche Lohnsatz des Wirtschaftszweigs H49 (Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen) wird mit 24,50 Euro über alle Unternehmen angesetzt. Da die Registrierung des Fahrzeugs, der Einbau eines Fahrzeuggeräts und der Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut sowohl vom Fahrpersonal selbst als auch von Mitarbeitenden der Transportunternehmen, beispielsweise aus der Buchhaltung oder dem Sekretariat, erfolgt, wird einheitlich der entsprechende Stundensatz angesetzt.

Es ergibt sich insgesamt eine einmalige Einsparung von etwa 131,85 Euro pro Fall ($1 * -78 \text{ Min.} * 24,50 \text{ Euro} + -100,00 \text{ Euro} = -131,85 \text{ Euro}$). Dabei wird für die Registrierung im automatischen Mauterhebungssystem ein Zeitaufwand von 13 Minuten angesetzt, für den Einbau eines Fahrzeuggeräts 60 Minuten (zzgl. 100,00 Euro Sachkosten) und für die Einarbeitung in die Informationspflicht werden fünf Minuten angesetzt. Hinzu kommt der Wegfall von jährlichem Erfüllungsaufwand für den Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und der Angabe maßgeblicher Tatsachen für die Mauterhebung von mautbefreiten emissionsfreien Fahrzeugen von etwa 1,78 Euro pro Fall ($1 * -4,36 \text{ Min.} * 24,50 \text{ Euro} = -1,78 \text{ Euro}$). Dabei wird für den Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut ein Zeitaufwand von 0,36 Minuten angesetzt und für die Angabe maßgeblicher Tatsachen für die Mauterhebung werden vier Minuten angesetzt.

Die Fallzahl der betroffenen Fahrzeuge kann nicht verlässlich geschätzt werden, da keine Verpflichtung zur Registrierung im Lkw-Mautsystem für derzeit nicht mautpflichtige bzw. mautbefreite Fahrzeuge besteht. Es könnte sich schätzungsweise um etwa 2.500 Fahrzeuge handeln, die ohne Verlängerung der Mautbefreiung zum 1. Januar 2026 mautpflichtig würden und für die der Erfüllungsaufwand durch die Regelung in der Formulierungshilfe entfällt. Die Schätzung basiert auf rund 1.700 derzeit als mautbefreit registrierten emissionsfreien Fahrzeugen zzgl. etwa 800 nicht registrierten und bis Jahresende hinzukommenden Fahrzeugen. Die einmalige Einsparung läge damit bei 329.625,00 Euro und die jährliche Einsparung bei 4.450,00 Euro.

Es ist zudem in den nächsten Jahren von einem Markthochlauf emissionsfreier Fahrzeuge auszugehen, für die der Erfüllungsaufwand ebenfalls entfallen würde. Dies lässt die Summe des eingesparten Erfüllungsaufwands insgesamt in den nächsten Jahren ansteigen. Prognosen für den Markthochlauf emissionsfreier Fahrzeuge sind nicht verlässlich möglich.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

§ 4j Absatz 2a BFStrMG – neu – regelt, dass das BALM fortan neben den in § 4j Absatz 2 BFStrMG 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 Umstellungsaufwand auf Seiten der Verwaltung. Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Implementierung der Datenschnittstelle beträgt insgesamt rund 430.000 Euro.

§ 7 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 Buchstabe f BFStrMG legt die rechtliche Grundlage fest, um neben den bisherigen Einbuchungskanälen auch eine teilautomatisierte Einbuchungsoption einzuführen. Damit ist unmittelbar noch kein Erfüllungsaufwand verbunden, da zunächst eine Anpassung der Lkw-MautV erforderlich ist, die mit einem

separatem Rechtssetzungsverfahren erfolgen wird. Damit verbunden wird bei der Toll Collect GmbH für die Einführung des neuen Einbuchungskanals und die Ertüchtigung der Kontrollsysteme ein Umstellungsaufwand von 11 Mio. Euro sowie jährliche Personalkosten von 1,1 Mio. Euro und jährliche Sachkosten von 600.000 Euro erwartet.

Für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand in Bezug auf die Mautbefreiung emissionsfreier Fahrzeuge, da die derzeit geltende Rechtslage verlängert wird und keine Umstellung des Mautsystems zum 1. Januar 2026 erforderlich wird.

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. Durch die Verlängerung der Mautbefreiung emissionsfreier Fahrzeuge entstehen keine weiteren Kosten. Auch im Übrigen fallen keine weiteren Kosten an.

Der Haushaltsausschuss hält den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD für mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.

Dieser Bericht beruht auf der vom federführenden Verkehrsausschuss vorgelegten Beschlussempfehlung.

Berlin, den 12. November 2025

Der Haushaltsausschuss

Lisa Paus

Amtierende Vorsitzende

Dr. Paula Piechotta

Berichterstatlerin

Florian Oßner

Berichterstatter

Marcus Bühl

Berichterstatter

Uwe Schmidt

Berichterstatter

Sascha Wagner

Berichterstatter

Stefan Seidler

Berichterstatter