

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/13799 –**

### **Förderung von EURO-VI-Lkw durch Einführung einer Mautspreizung zum 1. Oktober 2013**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat in seiner Rede zur Eröffnung der IAA Nutzfahrzeuge (IAA: Internationale Automobil-Ausstellung) am 20. September 2012 erklärt, dass es seine politische Absicht und sein politischer Wille sei, spätestens am 1. Oktober 2013 eine neue Mautstruktur in Kraft treten zu lassen. Ein fester Bestandteil dieser Mautreform werde die Schaffung einer eigenen Mautklasse für EURO-VI-Lkw sein.

Der Präsident des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA), Matthias Wissmann, hat in einem Interview mit der „Deutschen Verkehrszeitung“ vom 30. April 2013 mit dem Titel „Ramsauer muss Wort halten“ an seinen Nachfolger im Amt des Bundesverkehrsministers folgende Mahnung ausgesprochen: „Der Bundesverkehrsminister hat zur Eröffnung der IAA Nutzfahrzeuge im vergangenen Herbst angekündigt, dass er alles dafür tun werde, die neue Mautverordnung zum 1. Oktober 2012 in Kraft zu setzen. Ich verlasse mich darauf, dass dieses Wort eingehalten wird.“

In einem Interview mit der „Deutschen Verkehrszeitung“ vom 3. Mai 2013 erklärte der Bundesminister Dr. Peter Ramsauer bezogen auf seine Ankündigung, bis zum Sommer 2013 neue Mautsätze vorzulegen: „Ja, das habe ich gesagt. Bis zur letzten Sitzungswoche vor der Sommerpause Ende Juni sollte das fertig sein. Allerdings kam im Herbst etwas Unvorhergesehenes dazwischen. Das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster. Und bevor das nicht einwandfrei und gerichtsfest geklärt ist, ist es schwer, neue Mautsätze vorzulegen. Keiner weiß, ob dann nicht gleich am nächsten Tag wieder dagegen geklagt würde.“

Als weiteres Argument gegen eine vorzeitige Mautspreizung nannte der Bundesminister, laut „Verkehrsrundschau“ Newsletter vom 23. Mai 2013 vor Journalisten am Rande des Internationalen Transportforums in Leipzig, die noch anhängige Musterklage des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logis-

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Juni 2013 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

tik und Entsorgung (BGL) e. V. gegen die Berechnungsmethodik des Wegekostengutachtens von 2007, durch die eine erhebliche Rechtsunsicherheit entstanden sei, ohne dass er diese Rechtsunsicherheit in Bezug auf eine aufkommensneutrale Mautspreizung von EURO V und EURO VI näher erläutert hat.

Die Speditionsbranche wartet seit Monaten auf ein klares Signal, ob die angekündigte Mautspreizung zum 1. Oktober 2013 kommt. Ohne diese Spreizung könnten viele Speditionen vor dem 1. Januar 2014, ab dem EURO VI verpflichtend wird, zum Schaden der Umwelt stattdessen EURO-V-Lkw kaufen, um die technikbezogenen Mehrkosten von EURO VI in Höhe von rund 10 000 Euro zu vermeiden. Eine Mautspreizung in Höhe von 2 Cent könnte diese Mehrkosten aber bei einer angenommenen Jahresfahrleistung von 120 000 Kilometern in weniger als fünf Jahren amortisieren und damit die Investitionsentscheidung für EURO VI anreizen.

1. Trifft es zu, dass der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover 2012 öffentlich angekündigt hat, für die umweltfreundlichen EURO-VI-Lkw ab dem 1. Oktober 2013, eine eigene Mautklasse zu schaffen, die unterhalb der Mautklasse für EURO V liegen soll?

Ja. Hierbei sollten die neuen Mautsätze auf der Grundlage eines neuen Wegekostengutachtens ermittelt werden.

2. Welche prozentuale Schadstoffreduzierung bringt EURO VI bei schweren Nutzfahrzeugen im Vergleich zu EURO V in Bezug auf Stickoxide und Partikel?
3. Inwieweit können EURO-VI-Lkw einen Beitrag zu der von der EU geforderten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickoxide und Partikel leisten, die die Ursache für die Einrichtung von mittlerweile rund 50 Umweltzonen sind?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine möglichst frühe Umstellung der Lkw-Flotte auf EURO-VI-Fahrzeuge umweltpolitisch nur Vorteile bringt?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit EURO VI werden die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide um 80 Prozent und von Rußpartikeln um 66 Prozent gegenüber EURO V verringert. Einen weiteren Beitrag zur Einhaltung der europäischen Luftqualitätsgrenzwerte leisten folgende Maßnahmen, die das Emissionsverhalten der Lkw im Realbetrieb verbessern:

- Repräsentativere Testzyklen,
- Regelung der Emissionen außerhalb des Prüfzyklus (so genannte Offcycle-Emissionen),
- Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge durch ein Stichprobenverfahren,
- Einsatz portabler Messsysteme (PEMS) zur Kontrolle der Emissionen im Nfz-Betrieb,
- Weiterentwicklung der On-Board-Diagnose (OBD).

Eine Umstellung der Lkw-Flotte auf EURO-VI-Fahrzeuge ist insoweit umweltpolitisch vorteilhaft.

5. Ist der Bundesregierung eine Verbändeposition bekannt, die sich gegen eine frühzeitige Mautspreizung für EURO VI ausspricht?

Zu Beginn der Diskussionen sprachen sich die Straßengüterkraftverkehrsverbände nachdrücklich gegen eine frühzeitige Mautspreizung zugunsten von EURO-VI-Lkw aus, da sie einen vorzeitigen Wertverlust der vorhandenen EURO-V-Fahrzeuge befürchteten. Auch wurde ein erhöhter Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu EURO V angeführt. Ende 2011 stellte das Straßengüterkraftverkehrsgewerbe seine Bedenken gegen eine Mautsatzspreizung zugunsten von EURO VI zurück und forderte dann Neufestlegung der Mautsätze noch in dieser Legislaturperiode.

6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Sorge, dass die Unsicherheit über die Frage einer Mautspreizung, Speditionen dazu veranlassen könnte, vor dem 1. Januar 2014 noch EURO-V-Fahrzeuge statt EURO-VI-Fahrzeuge anzuschaffen?

Die Bundesregierung hält an den Plänen für eine eigene günstigere Mautkategorie für EURO VI-Fahrzeuge auf der Grundlage des neuen, in Arbeit befindlichen Wegekostengutachtens fest, um weitergehende Anreize für die Anschaffung und den Einsatz von EURO-VI-Fahrzeugen zu schaffen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Speditionen, die diese Vorteile später nutzen wollen, sich auch im Vorgriff hierauf schon für EURO-VI-Lkw entscheiden, zumal diese aktuell mit dem gleichen Mautsatz belegt sind wie EURO-V-Fahrzeuge. Anreize für die frühzeitige Anschaffung von EURO-VI-Lkw gehen zudem von dem von der KfW Bankengruppe bewirtschafteten Programm zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge aus.

7. Ist eine für den Bund aufkommensneutrale Ausgestaltung einer Mautspreizung für EURO-VI-Lkw prinzipiell möglich?

Ja. Sie muss aber auf einer aktuellen Wegekostenrechnung basieren und rechtsicher sein.

8. Trifft es zu, dass die zuständigen Verbände der Automobilindustrie und des Transportgewerbes dem Bundesverkehrsminister angeboten haben, eine Mautdifferenzierung zwischen EURO V und EURO VI aufkommensneutral durchzuführen, d. h. über eine Verteuerung bzw. Vergünstigung von jeweils einem Cent?

Ja. Die in der Antwort zu Frage 7 genannten Voraussetzungen waren allerdings nicht erfüllt.

9. Welche Abweichungen von den prognostizierten Mauteinnahmen in Bezug auf den Status quo hätten folgende Änderungen der Mautsätze für Fahrzeuge mit vier Achsen und mehr, auf die 95 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistung entfallen,
- Anhebung des EURO-V-Satz um einen Cent auf 0,165 Euro
  - Schaffung einer neuen Mautklasse EURO VI in Höhe von 0,144 Euro für die Jahre 2014, 2015, 2016 unter der Annahme eines Fahrleistungsanteils von EURO-VI-Fahrzeugen von 5 Prozent, 10 Prozent oder 20 Prozent (bitte tabellarische Auflistung)?

Da die Prognosedaten des alten Wegekostengutachtens im Jahr 2012 ausgelaufen sind und es noch keine gesicherten Ergebnisse des neuen Wegekostengut-

achtens für die Zeit danach gibt, können diesbezüglich derzeit keine validen Angaben gemacht werden.

10. Welche Aussagen trifft das Urteil des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Münster (Aktenzeichen 9 A 2054/07) hinsichtlich der Frage einer weiteren Mautspreizung?

Das vom Bundesverwaltungsgericht am 16. Mai 2013 aufgehobene Urteil des OVG Münster trifft keine Aussage zu einer weiteren Mautspreizung. Es unterstreicht aber, dass die Festsetzung der Mautsätze insgesamt einer rechtlich gesicherten und gerichtlich nachprüfaren Basis bedarf.

11. Wann waren dem Bundesverkehrsminister die juristischen Bedenken infolge des Urteils des OVG Münster gegenüber einer Mautspreizung, und wann dem zuständigen beamteten Staatssekretär sowie der Fachabteilung erstmals bekannt?

Das Urteil des OVG Münster vom 25. Oktober 2012 enthält keine Aussage zu einer weiteren Mautspreizung, sondern kritisiert vielmehr eine fehlende Mautspreizung innerhalb der Achsklasse 1 (Lkw mit 2 oder 3 Achsen). Jedoch haben das Urteil sowie die infolge dessen beim zuständigen Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bislang eingegangen rd. 8 300 Anträge auf Erstattung der Maut sowie 39 Erstattungsklagen allen Verantwortlichen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erneut deutlich gemacht, dass alle für die Festsetzung der Mautsätze relevanten Parameter im neuen Wegekostengutachten in erhöhtem Maße fundiert, für Dritte transparent und gerichtlich nachprüfbar ausgewiesen werden müssen. Nach Auswertung erster Berechnungen im Rahmen der Erstellung des neuen Wegekostengutachtens im April 2013 wurde deutlich, dass es noch zu viele offene Fragen und Unstimmigkeiten gab, so dass das ursprüngliche Ziel einer Festlegung neuer Mautsätze mit einer Mautsatzspreizung zugunsten von EURO VI noch in dieser Legislaturperiode zurückgestellt werden musste.

12. Ist das Urteil des OVG Münster durch eine externe Anwaltskanzlei daraufhin geprüft worden, ob daraus eine rechtliche Unsicherheit hinsichtlich einer weiteren Mautspreizung erwächst, und wenn ja, durch welche Kanzlei, und mit welchem Ergebnis?

Nein.

13. Inwieweit liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Hinweise auf eine Klage gegen die Mauthöhe nach der neuen Rechtslage (Anlage zum Bundesfernstraßenmautgesetz) vor dem Bundesverfassungsgericht vor?

Dem BMVBS liegen keine Hinweise auf eine Klage beim Bundesverfassungsgericht vor.

14. Würde eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht aus Sicht des BMVBS eine rechtliche Unsicherheit schaffen, die eine Anpassung der Mautsätze bis zu einer Entscheidung unmöglich macht?

Diese Frage kann nicht abstrakt beantwortet werden. Dies würde vom Inhalt der Klage abhängen.

15. Sind dem BMVBS Klagen von Transportunternehmen oder Speditionen bekannt, die sich gegen die Differenzierung der Mautsätze nach Schadstoffklassen richten?

Nein.

16. Was sind die rechtlichen Argumente, die Gegenstand der Klagen gegen die Berechnungsmethodik des Wegekostengutachten 2007 sind, und inwieweit berühren sie die Frage einer Differenzierung der Mautsätze nach Schadstoffklassen, wenn diese durch eine aufkommensneutrale Gestaltung keine Änderung der durchschnittlichen Mauthöhe bewirken?
17. Ist das BMVBS in dieser Frage anwaltlich beraten worden, und wenn ja, von welcher Anwaltskanzlei, und mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Verwaltungsgericht Köln sind mehrere Klagen anhängig, die sich gegen das Wegekostengutachten 2007 wenden. Dabei geht es darum, ob die anlastbaren Wegekosten europarechtskonform ermittelt wurden. Einen unmittelbaren Zusammenhang mit der Differenzierung der Mautsätze nach Schadstoffklassen bzw. der Aufteilung der Wegekosten auf die einzelnen EURO-Emissionsklassen (sog. Allokation) haben diese Klagen nicht. Die Klagen unterstreichen aber ebenfalls, dass die Festsetzung der Mautsätze nicht willkürlich vorgenommen werden kann, sondern weiterhin einer gesicherten und gerichtlich überprüfbaren Basis bedarf.

Der Bund wird in diesen Verfahren von der Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer anwaltlich vertreten.

18. Hat das BMVBS dem klagenden Bundesverband Güterverkehr und Logistik (BGL) e. V. gegenüber erläutert, inwieweit dessen Eintreten für eine aufkommensneutrale Mautdifferenzierung von EURO V und EURO VI rechtlich durch die anhängigen Klagen gegen das Wegekostengutachten 2007 verhindert wird?

Das BMVBS hat seine Argumente dem Bundesverband für Güterverkehr und Logistik gegenüber erläutert.

19. Wie schätzt das BMVBS das Risiko künftiger Klagen ein, die sich gegen eine Eingruppierung von EURO VI mit EURO-V-Lkw in derselben Mautklasse wenden, obwohl die Wegekostenrichtlinie in Artikel 7g eine Differenzierung nach EURO-Emissionsklassen verlangt?

Eine Differenzierung der Mautsätze nach EURO-Emissionsklassen im Sinne des Artikels 7g der Richtlinie 1999/62/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/76/EU, ist auch bei der Zusammenfassung von Emissionsklassen in Mautkategorien gegeben. Dies ist gängige Praxis seit Beginn der Mauterhebung. Das EU-Recht verlangt nicht, dass jede EURO-Emissionsklasse einen eigenen Mautsatz erhalten muss. Das Risiko künftiger Klagen, die sich gegen eine Eingruppierung von EURO-VI mit EURO-V-Lkw in derselben Mautklasse wenden, wird daher als gering angesehen.

20. Warum wurde im jüngst verabschiedeten Ersten Änderungsgesetz zum Bundesfernstraßenmautgesetz bei den Mautsätzen keine Änderung der Kategorie A hinsichtlich der Nennung der Schadstoffklasse S 6 (EURO VI) vorgenommen, und wie beurteilt das BMVBS die daraus entstehenden möglichen Rechtsunsicherheiten?

Aus Nummer 3 der Anlage zu § 14 des Bundesfernstraßenmautgesetzes in Verbindung mit Nummer 3.1.6 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ergibt sich, dass Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6 (EURO VI) der Mautkategorie A zugeordnet sind („Fahrzeuge, die die Anforderungen der Schadstoffklasse S 6 erfüllen, erfüllen auch die Anforderungen der Schadstoffklasse S 5.“).

Hierbei handelt es sich um eine Übergangsregelung, die mit der Schaffung einer eigenen Mautkategorie für EURO-VI-Fahrzeuge nach Vorliegen des neuen Wegekostengutachtens aufgehoben werden soll. Eine explizite Ergänzung der Schadstoffklasse S 6 im „Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ bei der Mautkategorie A wurde deshalb nicht vorgenommen.

21. Inwieweit steht die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge einer weiteren Mautspreizung entgegen, wenn berücksichtigt wird, dass die Richtlinie eine Spreizung von maximal 100 Prozent (höchster Mautsatz maximal doppelt so hoch wie niedrigster Mautsatz) erlaubt?

Eine Absenkung der Mautsätze in der günstigsten Mautkategorie hätte – je nach Höhe der Absenkung – aufgrund der Begrenzung der maximal möglichen Spreizung auf 100 Prozent ein Absenken der Mautsätze in der schlechtesten Mautkategorie (EURO-0-II Fahrzeuge) zur Folge. Da die mautpflichtige Fahrleistung der Lkw dieser Kategorie im Jahr 2012 erstmals auf einen Anteil von weniger als durchschnittlich 1 Prozent gesunken ist und noch weiter abnehmen wird, würde dieser Aspekt gegenüber den emissionsbezogenen Vorteilen einer Besserstellung der EURO-VI-Fahrzeuge zurückstehen.

22. Aus welchen Haushaltstiteln in welchen Jahren wird die von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer zugesagte Bewilligung von 38 Mio. Euro aus dem Innovationsprogramm für EURO-VI-Fahrzeuge im Bundeshaushalt gegenfinanziert?

Derzeit stehen hierfür im Kapitel 12 09, Titel 684 01 noch rd. 10 Mio. Euro freie Haushaltsmittel sowie eine Verpflichtungsermächtigung mit Fälligkeit in 2014 in Höhe von 12,6 Mio. Euro zur Verfügung. Die benötigten restlichen Haushaltsmittel werden im Rahmen des Mautfinanzierungskreislaufs bei Bedarf zusätzlich zur Verfügung gestellt.

elektronische Vorab-Fassung

elektronische Vorab-Fassung