

BFStrMG

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz)

<u>Bearbeitete §§ und Themen im 1,5-Grad-Gesetzespaket:</u>	§ 1	<i>Erhöhung der Kraftstoffquote (THG-Minderungsquote)</i>	S. 609
	§ 1	<i>Pkw-Maut</i>	S. 677
	§ 1	<i>Markthochlauf von elektrischen Straßensystemen</i>	S. 780
	§ 1	<i>Lkw-Maut</i>	S. 786
	§ 3	<i>Lkw-Maut</i>	S. 787
	§ 3a	<i>Lkw-Maut</i>	S. 787
	§ 8	<i>Lkw-Maut</i>	S. 788
	§ 9	<i>Pkw-Maut</i>	S. 679
	§ 11	<i>Lkw-Maut</i>	S. 788
	§ 16	<i>Pkw-Maut</i>	S. 679
	Anlage 1	<i>Lkw-Maut</i>	S. 789

geltende Fassung (Vollzitat) "Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juni 2021 (BGBl. I S. 1603) geändert worden ist"	1,5-Grad-Gesetzespaket 28.02.2022	Neuer Entwurf vom Bund Datum
https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html	https://www.germanzero.de/downloads#gesetzespaket	

<p style="text-align: center;">§ 1 Autobahn- und Bundesstraßenmaut</p>	<p style="text-align: center;">§ 1 Autobahn- und Bundesstraßenmaut Anwendungsbereich</p>	
<p>(1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b 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), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/22/EU (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und 2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt. <p>(2) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten, wenn folgende Fahrzeuge verwendet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kraftomnibusse, 2. Fahrzeuge der Streitkräfte, der Polizeibehörden, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste sowie Fahrzeuge des Bundes, 3. Fahrzeuge, die ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst genutzt werden, 4. Fahrzeuge, die ausschließlich für Zwecke des Schausteller- und Zirkusgewerbes eingesetzt werden, 5. Fahrzeuge, die von gemeinnützigen oder mildtätigen Organisationen für den Transport von humanitären Hilfsgütern, die zur Linderung einer Notlage dienen, eingesetzt werden, 6. land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes sowie den damit verbundenen Leerfahrten, 7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, 	<p>(1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen, der Landesstraßen/Staatsstraßen, Kreisstraßen und der Gemeindestraßen mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b 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), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/22/EU (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die für den Güterkraftverkehr Güterkraft- oder Personenverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und 2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 73,5 Tonnen beträgt. <p>(2) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten, wenn folgende Fahrzeuge verwendet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kraftomnibusse, (aufgehoben) 2. Fahrzeuge der Streitkräfte, der Polizeibehörden, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste sowie Fahrzeuge des Bundes, 3. Fahrzeuge, die ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst genutzt werden, 4. Fahrzeuge, die ausschließlich für Zwecke des Schausteller- und Zirkusgewerbes eingesetzt werden, 5. Fahrzeuge, die von gemeinnützigen oder mildtätigen Organisationen für den Transport von humanitären Hilfsgütern, die zur Linderung einer Notlage dienen, eingesetzt werden, 6. land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes sowie den damit verbundenen Leerfahrten, 7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2023; ab dem 1. Januar 2024 sind für diese Fahrzeuge jedoch die Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 zu entrichten. <p>7a. ERS-Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 3a des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2028; ab dem 1. Januar 2028 sind für diese Fahrzeuge jedoch die Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 zu entrichten.</p>	

<p>8. überwiegend mit Erdgas betriebene Fahrzeuge, die werksseitig für den Betrieb mit CNG, LNG oder als Zweistoffmotor mit LNG/Diesel ausgeliefert wurden und über eine Systemgenehmigung gemäß Verordnung VO (EG) Nr. 595/2009 verfügen, im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2023; ab dem 1. Januar 2024 sind für diese Fahrzeuge jedoch die Mautsätze für die Infrastrukturkosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 und die verursachten Lärmbelastungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 zu entrichten.</p> <p>Voraussetzung für die Mautbefreiung nach Satz 1 Nummer 2 bis 4 ist, dass die Fahrzeuge als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend.</p> <p>(3) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten auf:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Bundesautobahn A 6 von der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Saarbrücken-Fechingen in beiden Fahrtrichtungen, 2. der Bundesautobahn A 5 von der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Müllheim/Neuenburg in beiden Fahrtrichtungen, 3. den Abschnitten von Bundesfernstraßen, für deren Benutzung eine Maut nach § 2 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung erhoben wird. <p>(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Straßen nach Landesrecht auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist.</p> <p>(5) Auf die Mautpflicht der Streckenabschnitte nach Absatz 4 ist durch straßenverkehrsrechtliche Beschilderung hinzuweisen.</p> <p>(6) Abweichend von § 34 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird das zulässige Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination im Rahmen dieses Gesetzes aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge ohne Berücksichtigung von Stütz- und Aufliege lasten berechnet.</p>	<p>8. überwiegend mit Erdgas betriebene Fahrzeuge, die werksseitig für den Betrieb mit CNG, LNG oder als Zweistoffmotor mit LNG/Diesel ausgeliefert wurden und über eine Systemgenehmigung gemäß Verordnung VO (EG) Nr. 595/2009 verfügen, im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2023; ab dem 1. Januar 2024 sind für diese Fahrzeuge jedoch die Mautsätze für die Infrastrukturkosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 und die verursachten Lärmbelastungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 zu entrichten. Personenkraftwagen, die nach Art. 6c der der Richtlinie 1999/62/EG von der Maut befreit sind. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung geregelt.</p> <p>Voraussetzung für die Mautbefreiung nach Satz 1 Nummer 2 bis 4 ist, dass die Fahrzeuge als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend.</p> <p>(3) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten auf:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Bundesautobahn A 6 von der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Saarbrücken-Fechingen in beiden Fahrtrichtungen, 2. der Bundesautobahn A 5 von der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Müllheim/Neuenburg in beiden Fahrtrichtungen, 3. den Abschnitten von Bundesfernstraßen, für deren Benutzung eine Maut nach § 2 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung erhoben wird. <p>(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Straßen nach Landesrecht auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist.</p> <p>(5) Auf die Mautpflicht der Streckenabschnitte nach Absatz 4 ist durch straßenverkehrsrechtliche Beschilderung hinzuweisen.</p> <p>(6) Abweichend von § 34 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird das zulässige Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination im Rahmen dieses Gesetzes aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge ohne Berücksichtigung von Stütz- und Aufliege lasten berechnet.</p>	
<p>§ 3 Mautsätze und Mautberechnung</p>	<p>§ 3 Mautsätze und Mautberechnung</p>	

<p>(1) Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 zurückgelegten Strecke des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination und einem Mautsatz je Kilometer nach Maßgabe des Absatzes 3, der aus je einem Mautteilsatz für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Infrastrukturkosten, 2. die verursachten Luftverschmutzungskosten und 3. die verursachten Lärmbelastungskosten <p>besteht.</p> <p>[...]</p> <p>(4) Die Berechnung der Maut erfolgt durch Multiplikation der nach Absatz 2 zu Grunde zu legenden Länge des Mautabschnittes mit dem Mautsatz. Das Ergebnis ist auf einen vollen Cent-Betrag kaufmännisch zu runden. Soweit die zurückgelegte Strecke mehrere Mautabschnitte umfasst, ist die Berechnung nach den Sätzen 1 und 2 für jeden Mautabschnitt gesondert durchzuführen; hieraus wird die Summe der auf die insgesamt zurückgelegte Strecke entfallenden Maut gebildet.</p> <p>[...]</p>	<p>(1) Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 zurückgelegten Strecke des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination und einem Mautsatz je Kilometer nach Maßgabe des Absatzes 3, der aus je einem Mautteilsatz für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Infrastrukturkosten, 2. die verursachten Luftverschmutzungskosten, und 3. die verursachten Lärmbelastungskosten und 4. die verursachten Kosten durch CO₂-Emissionen <p>besteht. Die Bundesregierung prüft Möglichkeiten, den Mautteilsatz nach Nr. 4 langfristig auf den Energieverbrauch umzustellen.</p> <p>[...]</p> <p>(4) Die Berechnung der Maut erfolgt durch Multiplikation der nach Absatz 2 zu Grunde zu legenden Länge des Mautabschnittes mit dem Mautsatz. Das Ergebnis ist auf einen vollen Cent-Betrag kaufmännisch zu runden. Soweit die zurückgelegte Strecke mehrere Mautabschnitte umfasst, ist die Berechnung nach den Sätzen 1 und 2 für jeden Mautabschnitt gesondert durchzuführen; hieraus wird die Summe der auf die insgesamt zurückgelegte Strecke entfallenden Maut gebildet. Übersteigt die zurückgelegte Strecke innerhalb von 12 Stunden 300 km, wird die Maut ab dem vollendeten 301. Kilometer verdoppelt. Übersteigt die zurückgelegte Strecke innerhalb von 12 Stunden 600 km, wird die Maut ab dem vollendeten 601. Kilometer verdreifacht.</p> <p>[...]</p>	
<p>§ 3a Knotenpunkte</p>	<p>§ 3a Knotenpunkte</p>	
<p>(1) Ein Knotenpunkt im Sinne dieses Gesetzes ist</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Bundesautobahnen <ol style="list-style-type: none"> a) eine Anschlussstelle einschließlich Bundesautobahnkreuz und Bundesautobahndreieck, b) eine Rastanlage mit einer straßenverkehrsrechtlich zulässigen Wendemöglichkeit, c) die Bundesgrenze; 2. für Bundesstraßen jede Einmündung öffentlicher Straßen sowie Kreuzungen. 	<p>(1) Ein Knotenpunkt im Sinne dieses Gesetzes ist</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Bundesautobahnen <ol style="list-style-type: none"> a) eine Anschlussstelle einschließlich Bundesautobahnkreuz und Bundesautobahndreieck, b) eine Rastanlage mit einer straßenverkehrsrechtlich zulässigen Wendemöglichkeit, c) die Bundesgrenze; 2. für Bundesstraßen alle anderen Straßen gemäß § 1 Abs. 1 <ol style="list-style-type: none"> a) jede Einmündung öffentlicher Straßen sowie Kreuzungen, b) die Bundesgrenze. 	

<p>Ergibt sich im Falle des Satzes 1 Nummer 2 eine Abschnittslänge von weniger als 100 Metern, werden Knotenpunkte zusammengelegt. Die Zusammenlegung erfolgt so, dass der Knotenpunkt bei der höherrangigen Straße gesetzt wird. Bei gleichrangigen Straßen erfolgt die Zusammenlegung so, dass der Knotenpunkt bei der Straße mit der höheren Nummer nach der Nummerierung des Bundesinformationssystems Straße gesetzt wird.</p> <p>(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates abweichend von Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 bis 4 Knotenpunkte für Bundesstraßen festzulegen, um den örtlichen Gegebenheiten und dem üblichen Verkehrsverhalten Rechnung zu tragen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates seine Befugnis nach Satz 1 ganz oder teilweise auf das Bundesamt für Güterverkehr zu übertragen.</p>	<p>Ergibt sich im Falle des Satzes 1 Nummer 2 eine Abschnittslänge von weniger als 100 Metern, werden Knotenpunkte zusammengelegt. Die Zusammenlegung erfolgt so, dass der dem Fahrtbeginn entferntere Knotenpunkt bei der höherrangigen Straße gesetzt wird eines Mautabschnittes auf den dem Fahrtbeginn näheren Knotenpunkt zusammengelegt wird. Bei gleichrangigen Straßen erfolgt die Zusammenlegung so, dass der Knotenpunkt bei der Straße mit der höheren Nummer nach der Nummerierung des Bundesinformationssystems Straße gesetzt wird.</p> <p>(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates abweichend von Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 bis 4 Knotenpunkte für Bundesstraßen, Landesstraßen/Staatsstraßen, Kreisstraßen und der Gemeindestraßen festzulegen, um den örtlichen Gegebenheiten und dem üblichen Verkehrsverhalten Rechnung zu tragen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates seine Befugnis nach Satz 1 ganz oder teilweise auf das Bundesamt für Güterverkehr zu übertragen.</p>	
<p style="text-align: center;">§ 8 Nachträgliche Mauterhebung</p>	<p style="text-align: center;">§ 8 Nachträgliche Mauterhebung</p>	
<p>(1) Die Maut kann auch nachträglich durch Bescheid von jedem Mautschuldner der jeweiligen mautpflichtigen Straßenbenutzung erhoben werden. Der Bescheid kann mit einer Nebenbestimmung versehen werden. Dem Betreiber kann die nachträgliche Erhebung der Maut für die Fälle übertragen werden, in denen er nach § 7 Absatz 1 Satz 3 eine Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 feststellt und die geschuldete Maut nicht entrichtet und nicht im Rahmen der Kontrolle gemäß § 7 Absatz 7 erhoben wurde. Widerspruchsbehörde ist das Bundesamt für Güterverkehr.</p> <p>(2) Kann im Verwaltungsverfahren über die nachträgliche Mauterhebung die tatsächliche Wegstrecke der Benutzung mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 nicht festgestellt werden, wird eine Maut erhoben, die einer Wegstrecke von 500 Kilometern auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 entspricht. Im Fall des Satzes 1 wird beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d sowie beim Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff zugrunde gelegt, es sei denn, der Mautschuldner kann nachweisen, dass eine günstigere Fallgruppe vorliegt. Beim Mautteilsatz für die Lärmbelastungskosten kommt der Betrag nach Anlage 1 Nummer 3 zur Anwendung. Eine nachträgliche Mauterhebung entfällt, soweit der Mautschuldner nachweislich die ihm obliegenden Pflichten bei der Mautentrichtung erfüllt hat.</p>	<p>(1) Die Maut kann auch nachträglich durch Bescheid von jedem Mautschuldner der jeweiligen mautpflichtigen Straßenbenutzung erhoben werden. Der Bescheid kann mit einer Nebenbestimmung versehen werden. Dem Betreiber kann die nachträgliche Erhebung der Maut für die Fälle übertragen werden, in denen er nach § 7 Absatz 1 Satz 3 eine Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 feststellt und die geschuldete Maut nicht entrichtet und nicht im Rahmen der Kontrolle gemäß § 7 Absatz 7 erhoben wurde. Widerspruchsbehörde ist das Bundesamt für Güterverkehr.</p> <p>(2) Kann im Verwaltungsverfahren über die nachträgliche Mauterhebung die tatsächliche Wegstrecke der Benutzung mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 nicht festgestellt werden, wird eine Maut erhoben, die einer Wegstrecke von 500 Kilometern auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 entspricht. Im Fall des Satzes 1 wird beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d sowie beim Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten der Betrag nach Anlage 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff zugrunde gelegt, es sei denn, der Mautschuldner kann nachweisen, dass eine günstigere Fallgruppe vorliegt. Beim Mautteilsatz für die Lärmbelastungskosten kommt der Betrag nach Anlage 1 Nummer 3 und beim Mautteilsatz für die verursachten CO2-Emissionen der Betrag nach Anlage 1 Nummer 4 zur Anwendung. Eine nachträgliche Mauterhebung entfällt, soweit der Mautschuldner nachweislich die ihm obliegenden Pflichten bei der Mautentrichtung erfüllt hat.</p>	
<p style="text-align: center;">§ 9 Datenlöschung, Statistiken</p>	<p style="text-align: center;">§ 9 Datenlöschung, Statistiken</p>	

(1) Der Betreiber hat die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1 bis 9 gespeicherten Daten unverzüglich zu löschen, wenn ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist. Ist ein Erstattungsverlangen fristgerecht gestellt worden, sind die Daten unverzüglich nach Abschluss des Verfahrens zu löschen. Für Anbieter nach den §§ 4e und 4f gelten die Sätze 1 und 2 entsprechend.

(1a) Die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 und nach § 4 Absatz 3a Satz 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 gespeicherten Daten sind unverzüglich nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses vom Betreiber und vom Anbieter nach den §§ 4e und 4f automatisiert zu anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses zu löschen. Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer der Anbieter nach den §§ 4e und 4f durch das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 3a, gilt Satz 1 für das Bundesamt für Güterverkehr entsprechend. Ein Anbieter nach den §§ 4e und 4f muss die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 unverzüglich nach dem Empfang der Mautbuchungsnachweise nach § 4 Absatz 3a Satz 3 löschen, spätestens aber 72 Stunden nach der Übermittlung der Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 an das Bundesamt für Güterverkehr.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 5 vier Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die mautpflichtige Benutzung von Straßen beendet wurde, zu löschen. Die übrigen nach § 7 Absatz 3 Satz 1 übermittelten Daten sind sechs Jahre nach der Übermittlung zu löschen.

(3) Die Daten nach § 7 Absatz 2 Satz 1 sind unverzüglich zu löschen,

1. sobald feststeht, dass die Maut entrichtet worden ist und ein Mauterstattungsverlangen nicht zulässig ist oder ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist,

2. sobald ein eingeleitetes Mauterstattungsverfahren abgeschlossen ist.

(4) Ist festgestellt worden, dass die Maut nicht entrichtet worden ist, sind die Daten nach § 7 Absatz 2 Satz 1 zu löschen

1. vom Betreiber nach Abschluss des Nacherhebungsverfahrens,

2. vom Bundesamt für Güterverkehr zwei Jahre, nachdem die Daten erstmalig gespeichert worden sind.

(5) Bilder und Daten, die im Rahmen der Kontrolle nach § 7 Absatz 2 erhoben und gespeichert wurden, sind unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Kraftfahrzeug nicht der Mautpflicht unterliegt.

(5a) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 7 Absatz 3a Satz 1 drei Monate nach Aufzeichnung zu löschen. Abweichend von Satz 1 hat es die Daten sechs Jahre nach Ende des Kalenderjahres, in dem sie erhoben wurden, zu löschen, wenn sich ein mit dieser Datenerhebung dokumentierter Messfall ursächlich auf die Höhe der Vergütung des Betreibers auswirkt.

(1) Der Betreiber hat die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1 bis 9 gespeicherten Daten unverzüglich zu löschen, wenn ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist. Ist ein Erstattungsverlangen fristgerecht gestellt worden, sind die Daten unverzüglich nach Abschluss des Verfahrens zu löschen. Für Anbieter nach den §§ 4e und 4f gelten die Sätze 1 und 2 entsprechend. **Die personen- und fahrzeugbezogenen Daten werden nur im Fahrzeug gespeichert.**

(1a) Die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 und nach § 4 Absatz 3a Satz 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 gespeicherten Daten sind unverzüglich nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses vom Betreiber und vom Anbieter nach den §§ 4e und 4f automatisiert zu anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses zu löschen. Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer der Anbieter nach den §§ 4e und 4f durch das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 3a, gilt Satz 1 für das Bundesamt für Güterverkehr entsprechend. Ein Anbieter nach den §§ 4e und 4f muss die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 unverzüglich nach dem Empfang der Mautbuchungsnachweise nach § 4 Absatz 3a Satz 3 löschen, spätestens aber 72 Stunden nach der Übermittlung der Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 an das Bundesamt für Güterverkehr. **Die Vorschriften der Verordnung [XY] sind zu beachten.**

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 5 vier Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die mautpflichtige Benutzung von Straßen beendet wurde, zu löschen. Die übrigen nach § 7 Absatz 3 Satz 1 übermittelten Daten sind sechs Jahre nach der Übermittlung zu löschen.

(3) Die Daten nach § 7 Absatz 2 Satz 1 sind unverzüglich zu löschen,

1. sobald feststeht, dass die Maut entrichtet worden ist und ein Mauterstattungsverlangen nicht zulässig ist oder ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist,

2. sobald ein eingeleitetes Mauterstattungsverfahren abgeschlossen ist.

(4) Ist festgestellt worden, dass die Maut nicht entrichtet worden ist, sind die Daten nach § 7 Absatz 2 Satz 1 zu löschen

1. vom Betreiber nach Abschluss des Nacherhebungsverfahrens,

2. vom Bundesamt für Güterverkehr zwei Jahre, nachdem die Daten erstmalig gespeichert worden sind.

(5) Bilder und Daten, die im Rahmen der Kontrolle nach § 7 Absatz 2 erhoben und gespeichert wurden, sind unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Kraftfahrzeug nicht der Mautpflicht unterliegt.

(5a) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 7 Absatz 3a Satz 1 drei Monate nach Aufzeichnung zu löschen. Abweichend von Satz 1 hat es die Daten sechs Jahre nach Ende des Kalenderjahres, in dem sie erhoben wurden, zu löschen, wenn sich ein mit dieser Datenerhebung dokumentierter Messfall ursächlich auf die Höhe der Vergütung des Betreibers auswirkt.

<p>(6) Nach diesem Gesetz gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form für statistische Zwecke und für Zwecke des Verkehrsmanagements verwendet werden.</p> <p>(7) Das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt in anonymisierter Form die Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1, 2 und 6 in regelmäßigen Abständen an das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur betriebene offene Datenportal mCLOUD oder ein Nachfolgeportal, auf dem die Daten allen Interessierten gebührenfrei und in standardisierter Form zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>(6) Nach diesem Gesetz gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form für statistische Zwecke und für Zwecke des Verkehrsmanagements verwendet werden.</p> <p>(7) Das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt in anonymisierter Form die Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1, 2 und 6 in regelmäßigen Abständen an das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur betriebene offene Datenportal mCLOUD oder ein Nachfolgeportal, auf dem die Daten allen Interessierten gebührenfrei und in standardisierter Form zur Verfügung gestellt werden.</p>	
<p style="text-align: center;">§ 11 Mautaufkommen</p>	<p style="text-align: center;">§ 11 Mautaufkommen</p>	
<p>(1) Das Mautaufkommen wird vollständig im Bundeshaushalt vereinnahmt und wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt.</p> <p>(2) Aus dem Mautaufkommen werden Ausgaben</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems sowie 2. von jährlich bis zu 450 Millionen Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs <p>geleistet.</p> <p>(3) Den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße steht das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden. Die Anteile anderer Träger der Straßenbaulast als der Bund werden über den Bundeshaushalt zugewiesen. Ist der Bund Träger der Straßenbaulast, stellt er das ihm nach Satz 1 zustehende Mautaufkommen der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz mit der Zweckbindung nach Satz 2 zur Verfügung.</p> <p>(4) Abweichend von Absatz 3 Satz 2 leistet der Bund aus seinem Anteil auch</p>	<p>(1) Das Mautaufkommen wird vollständig im Bundeshaushalt vereinnahmt und wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt.</p> <p>(2) Aus dem Mautaufkommen werden Ausgaben</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems sowie 2. von jährlich bis zu 450 Millionen Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs <p>geleistet.</p> <p>(3) Einnahmen aus der Mauterhebung, die den Umfang der Kostendeckung gemäß Abs. 2 übersteigen, sind zweckgebunden für Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden. 2 Sie sind insbesondere zur Erhaltung des Straßennetzes, zum Erhalt und Ausbau der Verkehrswege Schiene und Wasser sowie zur Verbesserung der Infrastruktur des kombinierten Ladeverkehrs auf den vorgenannten Verkehrsträgern zu verwenden.</p> <p>(3)(4) Den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße steht das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen gemäß Abs. 2 zu verwenden. Die Anteile anderer Träger der Straßenbaulast als der Bund werden über den Bundeshaushalt zugewiesen. Ist der Bund Träger der Straßenbaulast, stellt er das ihm nach Satz 1 zustehende Mautaufkommen der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz mit der Zweckbindung nach Satz 2 zur Verfügung.</p> <p>(4)(5) Abweichend von Absatz 34 Satz 2 leistet der Bund aus seinem Anteil auch</p>	

<p>1. die Finanzmittel, die zur Verwaltung der nach § 1 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes errichteten Gesellschaft oder zur Verwaltung der im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und diesen Gesellschaften vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden, sowie</p> <p>2. die Ausgaben im Zusammenhang mit der Durchführung des Mautsystemgesetzes.</p> <p>(5) Für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen findet die Zweckbindung nach Absatz 3 Satz 2 keine Anwendung.</p>	<p>1. die Finanzmittel, die zur Verwaltung der nach § 1 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes errichteten Gesellschaft oder zur Verwaltung der im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und diesen Gesellschaften vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden, sowie</p> <p>2. die Ausgaben im Zusammenhang mit der Durchführung des Mautsystemgesetzes.</p> <p>(5) Für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen findet die Zweckbindung nach Absatz 3 Satz 2 keine Anwendung.</p>	
	<p>§ 16 Übergangsvorschriften</p>	
	<p>Fahrzeugführer eines Fahrzeuges ohne OBFCM verpflichten sich, die Anzahl der gefahrenen Kilometer wahrheitsgemäß im Rahmen der TÜV-Prüfung anzugeben. Daraus wird dann die Abgabenhöhe berechnet.</p>	
<p>Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) Berechnung der Höhe des Mautsatzes</p>	<p>Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) Berechnung der Höhe des Mautsatzes</p>	
<p>[...]</p>	<p>[...]</p> <p>4. Mautteilsatz für die verursachten CO₂-Emissionen je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nr. 4:</p> <p>0,20 EUR/kg CO₂</p>	