



Lkw-Maut

Was bedeutet sie für klimafreundliche Nutzfahrzeuge?



Was ist die Lkw-Maut und wozu dient sie?

Die Lkw-Maut ist eine streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr und gilt für bestimmte Nutzfahrzeuge auf deutschen Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Das Streckennetz umfasst etwa 51.000 km. Die Mauteinnahmen fließen zur Hälfte in den Erhalt und Ausbau des Straßennetzes und zur Hälfte in andere Mobilitätsmaßnahmen.

Rechtlich ist die Lkw-Maut im Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) verankert und setzt die EU-Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (auch Eurovignetten-Richtlinie genannt) um.

Welche Fahrzeuge sind von der Lkw-Maut betroffen?

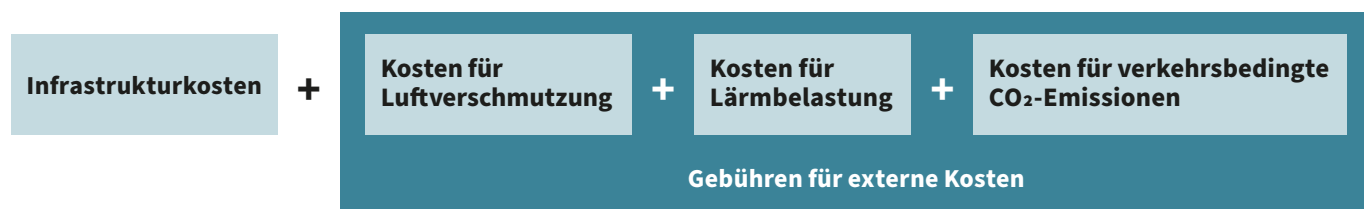
Seit dem 01.07.2024 sind alle Fahrzeuge mautpflichtig, die für den Gütertransport bestimmt sind oder verwendet werden und deren technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) mehr als 3,5 t beträgt. Zuvor lag die Mautpflichtgrenze bei 7,5 t. Fahrzeugkombinationen sind nur mautpflichtig, wenn die tzGm des Zugfahrzeugs über 3,5 t liegt.

Von der Maut befreit sind laut BFStrMG unter anderem folgende Fahrzeuge:

- + Fahrzeuge der Streitkräfte
- + Polizei oder Notdienste
- + Fahrzeuge zum Transport humanitärer Hilfsgüter
- + Kraftomnibusse
- + land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge
- + Fahrzeuge unter 7,5 t tzGm, die zur Ausübung eines Handwerks oder vergleichbaren Berufs genutzt werden, sind unter bestimmten Voraussetzungen von der Maut befreit.

Wie setzt sich die Lkw-Maut zusammen?

Das deutsche Mautsystem berechnet und erhebt die Gebühren – anders als bei der Verwendung von Vignetten in anderen Ländern – streckenabhängig. Die Lkw-Maut besteht aus einer Gebühr für Infrastrukturkosten und einer Gebühr für externe Kosten, die sich wiederum in drei Teilsätze gliedert:



Die Festsetzung der Mautsätze erfolgt auf Grundlage der Wegekostenrechnung – also dem Verfahren, mit dem der Bund regelmäßig die Kosten berechnen lässt, die für den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Verwaltung der Bundesfernstraßen anfallen. Die aktuelle Wegekostenrechnung gilt für den Prognosezeitraum 2023 bis 2027. Die Höhe der Maut ist abhängig von der tzGm, der Achsenanzahl, der Schadstoffklasse und der CO₂-Emissionsklasse eines Fahrzeugs. Bei Fahrzeugkombinationen werden tzGm und Achsenanzahl aus der Summe der tzGm und Achsen der Einzelfahrzeuge berechnet.



Wie werden Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen kategorisiert?

Bisher war das zulässige Gesamtgewicht (zGG) entscheidend. Seit dem 1. Dezember 2023 ist die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) ausschlaggebend. Dadurch können bestimmte Fahrzeuge nun in eine höhere Gewichtsklasse fallen und so mautpflichtig werden.

Für die tzGm gelten folgende Kategorien:		Bei Fahrzeugen über 18 t tzGm gib es zusätzlich Kategorien für die Zahl der Achsen:	
> 3,5 bis < 7,5 t	12 t bis 18 t	bis 3 Achsen	ab 5 Achsen
7,5 bis < 12 t	> 18 t	4 Achsen	

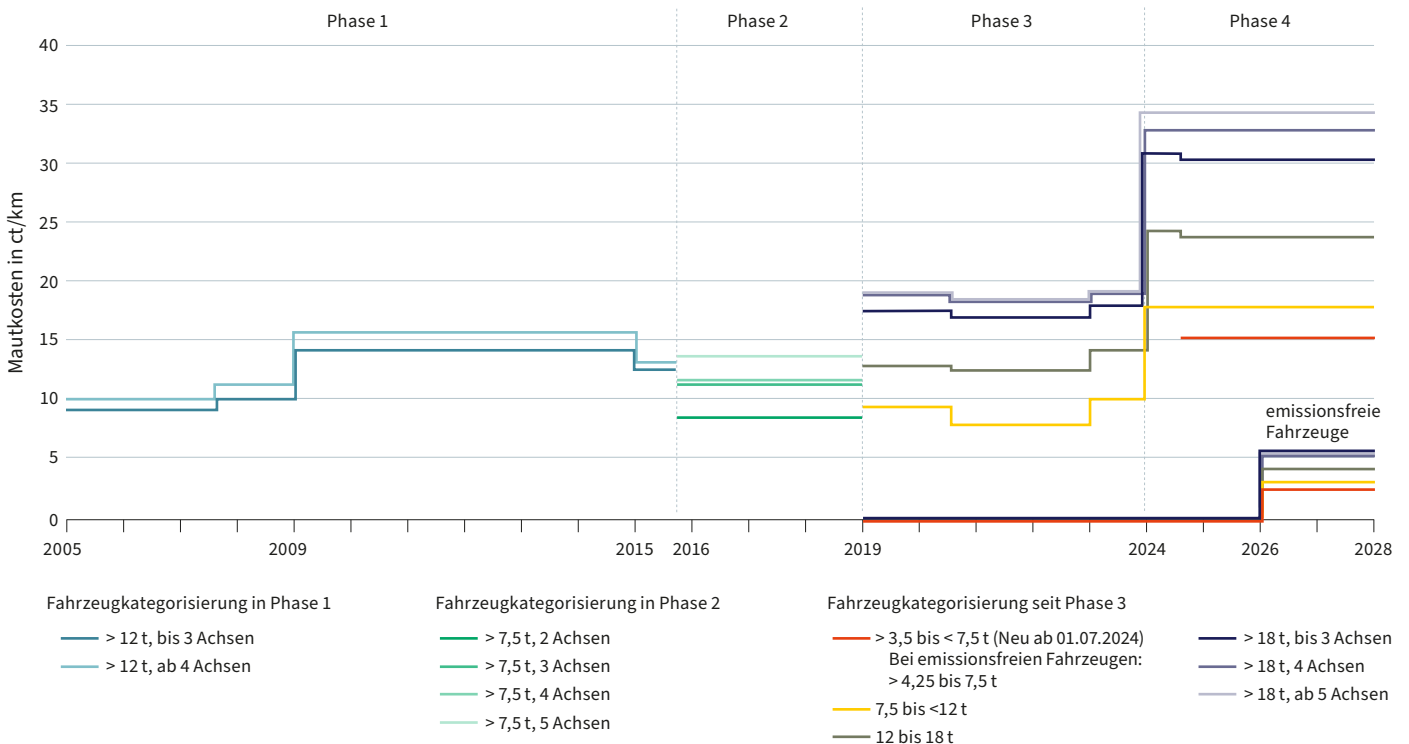
Wie haben sich die Mautkosten entwickelt?

Seit Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005 wurden die Mautsätze mehrfach überarbeitet. Die Grafik zeigt die Entwicklung der Mautkosten für Fahrzeuge unterschiedlicher Gewichtsklassen am Beispiel von Dieselfahrzeugen der Schadstoffkategorie A und (seit 01.12.2023) CO₂-Emissionsklasse 1.

- + Phase 1: Differenzierung der Fahrzeuge über 12 t zGG in zwei Achsklassen und drei Schadstoffklassen
- + Phase 2: Absenkung der Mautpflichtgrenze von 12 auf mindestens 7,5 t zGG, Aufteilung nach Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten und feinere Differenzierung nach Schadstoff- und Partikelminderungsklassen
- + Phase 3: Aufteilung nach kombinierten Gewichts- und Achsklassen
- + Phase 4: Umsetzung der novellierten Eurovignetten-Richtlinie

→ → **Aktuelle Mautsätze unter: toll-collect.de**

Entwicklung der Mautkosten



Mautsätze für Fahrzeuge der Kategorie A/CO₂-Emissionsklasse 1 und emissionsfreie Fahrzeuge entsprechend Drittes Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 21.11.2023 und Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG), Anlagen 1 bis 10, Stand vom 21.11.2023



Schadstoffklassen zur Berechnung des Mautanteils für Luftverschmutzung

Die Kategorisierung der Schadstoffklasse erfolgt auf Basis der Euro-Emissionsnormen laut Zulassungsbescheinigung Teil 1. Vergünstigungen für Fahrzeuge mit Partikelfilter sind im November 2023 ausgelaufen.

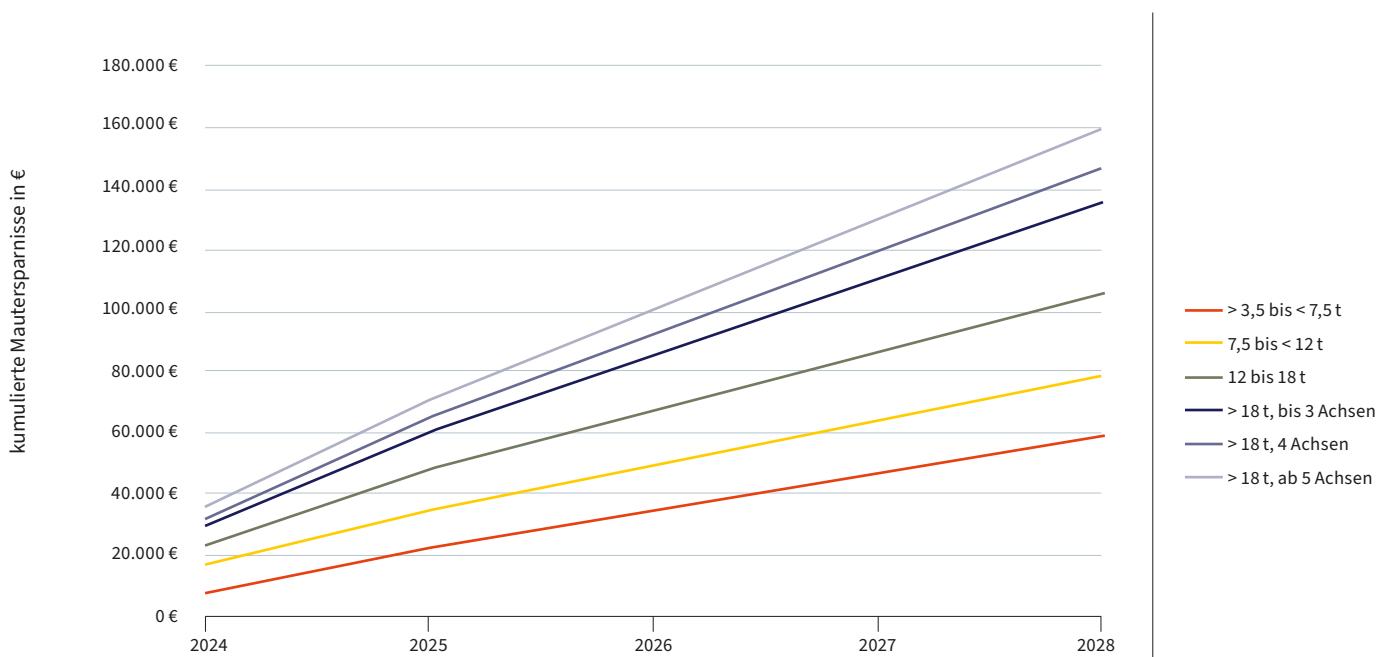
Kategorie A: EURO VI	Kategorie D: EURO II
Kategorie B: EURO V, EEV 1	Kategorie F: EURO I, Fahrzeuge ohne EURO-Schadstoffklasse
Kategorie C: EURO IV	Kategorie G: Umweltfreundlichere Fahrzeuge als Kategorie A; ab 2026 emissionsfreie Fahrzeuge
Kategorie E: EURO III	

Spätestens sechs Monate nach dem Erlass neuer, strengerer Euro-Emissionsnormen kann die EU-Kommission einen Gesetzgebungsvorschlag zur Festlegung der entsprechenden Bezugswerte vorlegen. Im April 2024 hat die EU-Kommission die Verordnung (EU) 2024/1257 zur Einführung der EURO 7 erlassen. Eine Zuordnung in eine der Schadstoffklassen ist bisher nicht erfolgt.

Wie sind klimafreundliche Fahrzeuge von der Maut betroffen?

Mit der Differenzierung der Mautsätze nach dem Schadstoff- und CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge bieten die Mautvorschriften einen Anreiz, klimafreundliche Fahrzeuge einzusetzen. Für sogenannte emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge sieht das BFStrMG eine Mautbefreiung bis Ende 2025 vor, um den Markthochlauf dieser Fahrzeuge zu unterstützen. Emissionsfreie Fahrzeuge mit einer tzGm von bis zu 4,25 t sind sogar dauerhaft befreit. Ab 2026 wird für emissionsfreie Fahrzeuge ein um 75 Prozent reduzierter Mautteilsatz für Infrastruktur-

kosten fällig, ergänzt von den jeweiligen Mautteilsätzen für Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Der Mautteilsatz für CO₂-Emissionen beträgt null und entfällt dementsprechend. Klimafreundliche Nutzfahrzeuge sind allerdings auch ab 2026 gegenüber Diesel-Lkw noch klar im Vorteil: Bei einer mautpflichtigen Fahrleistung von 100.000 km pro Jahr können über eine Haltedauer von fünf Jahren kumuliert bis zu 160.000 EUR an Mautkosten eingespart werden.



Quellen der Mautsätze: Berechnung der Mautersparnis aus den Mautsätzen für Fahrzeuge der Kategorie A/CO₂-Emissionsklasse 1 und emissionsfreie Fahrzeuge entsprechend Drittes Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 21.11.2023



Was sind emissionsfreie Fahrzeuge?

Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge sind in der EU-Verordnung 2019/1242 zu den CO₂-Emissionsnormen definiert. Nach der kürzlich erfolgten Änderung durch die EU-Verordnung 2024/1610 lautet die Definition wie folgt:

- + Schwere Kraftfahrzeuge mit oder ohne Verbrennungsmotor mit Emissionen von nicht mehr als 3 g CO₂/tkm oder 1 g CO₂/pkm gemäß der EU-Zertifizierungs-Verordnung 2017/2400 (ermittelt mit Hilfe des Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO),
- + bzw. 1 g CO₂/kWh, bzw. 1 g CO₂/km nach Typgenehmigungsvorschriften, wenn kein Wert gemäß der EU-Zertifizierungs-Verordnung 2017/2400 ermittelt wurde.

Nicht als emissionsfrei gelten Fahrzeuge, die mit (fortschrittlichen) Biokraftstoffen oder E-Fuels betrieben werden. Entscheidend sind die Emissionen, die während des Betriebs ausgestoßen werden.

Neben batterie- und brennstoffzellenbetriebenen schweren Nutzfahrzeugen, die lokal keine Emissionen haben, können oben genannte Werte von bestimmten schweren Nutzfahrzeugen mit Wasserstoffverbrennungsmotor erreicht werden. Diese gelten somit auch als emissionsfrei.

CO₂-Emissionsklassen zur Berechnung des Mautanteils für CO₂-Emissionen

Fahrzeuge werden gemäß der Eurovignetten-Richtlinie in eine von fünf CO₂-Emissionsklassen eingeordnet. Grundsätzlich wird zwischen den CO₂-Emissionsklassen für nicht-emissionsfreie Fahrzeuge (Klassen 1 bis 4) und für emissionsfreie Fahrzeuge (Klasse 5) unterschieden.

Wie erfolgt die Zuordnung?

Alle nicht-emissionsfreien Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor dem 01.07.2019 werden der Klasse 1 zugeordnet.

Für eine Einordnung in die Klassen 2, 3 oder 4 ist der zu diesem Zeitpunkt geltende Schwellenwert der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe entscheidend:

Definition der Fahrzeuguntergruppen:

- Jedes Fahrzeug gehört abhängig von seiner Achskonfiguration, Fahrgestellkonfiguration und der tZGm einer Fahrzeuggruppe an.
- Für die Fahrzeuggruppen 4, 5, 9 und 10 gibt es weitere Untergruppen für typische Einsatzprofile. Diese richten sich nach Motorleistung und Führerhaustyp (Stadtverkehr, Verteilerverkehr, Fernverkehr).
- Für jede dieser Untergruppen ist ein Bezugswert für CO₂-Emissionen definiert.

Liegen die spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs (laut Zulassungsbescheinigung Teil 1)

- > 5 bis 8 % unter dem für diese Fahrzeuguntergruppe aktuellen Schwellenwert → Einordnung in Klasse 2
- > 8 bis 50 % unter dem für diese Fahrzeuguntergruppe aktuellen Schwellenwert → Einordnung in Klasse 3
- > 50 % unter dem für diese Fahrzeuguntergruppe aktuellen Schwellenwert → Einordnung in Klasse 4
- Alle anderen nicht-emissionsfreien Fahrzeuge → Einordnung in Klasse 1

Die Zuordnung in die Klassen 2 und 3 ist allerdings begrenzt auf sechs Jahre ab Erstzulassung. Anschließend ist eine neue Klassifizierung vorgesehen, um zukünftig sinkende Schwellenwerte berücksichtigen zu können.

Emissionsfreie Fahrzeuge gehören der Klasse 5 an.

Nutzfahrzeuge mit Plug-in-Hybrid-Antrieb oder solche, die (fortschrittliche) Biokraftstoffe/E-Fuels nutzen, unterliegen ebenfalls der CO₂-Differenzierung.

Tip: Über den [CO₂-Emissionsklassenfinder](#) von Toll Collect kann anhand der spezifischen CO₂-Emissionsangaben des Fahrzeugs (laut Zulassungsbescheinigung Teil 1) die Klasse bestimmt werden.

Die Eurovignetten-Richtlinie

Auf EU-Ebene sind Straßennutzungsgebühren in der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (Eurovignetten-Richtlinie) geregelt, die 2022 mit der Richtlinie (EU) 2022/362 zuletzt novelliert wurde. Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften im November 2023.

Deutschland war der erste Mitgliedstaat, der die Anforderungen aus der Eurovignetten-Richtlinie umgesetzt hat. Dabei hat Deutschland alle Möglichkeiten zur Begünstigung von klimafreundlichen Fahrzeugen ausgeschöpft. Anfang 2024 setzten weitere Nachbarländer, etwa Österreich und Tschechien, die Richtlinie um. Mitgliedstaaten mit existierenden Vignetten oder Konzessionsverträgen haben zur Umsetzung der novellierten Eurovignetten-Richtlinie mehr Zeit. Alle EU-Mitgliedstaaten, die Maut- und Benutzungsgebühren erheben, sind verpflichtet, diese entsprechend der Richtlinie umzusetzen.



Kerninhalte der novellierten Eurovignetten-Richtlinie sind:

- + Die Einführung einer Differenzierung der Mautgebühren nach CO₂-Ausstoß für schwere Nutzfahrzeuge bis spätestens 25.03.2024. Ausnahme: Bei konzessionsgebundenen Mautgebühren erfolgt die Umsetzung, sobald Mautverträge neu unterzeichnet, erneuert oder wesentlich geändert werden.
- + Die Absenkung der Mautpflichtgrenze für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 tZGM bis spätestens 25.03.2027.
- + Mögliche Bevorzugungen für emissionsfreie Nutzfahrzeuge:
 - Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge können bis maximal 31.12.2025 von der Maut befreit werden.
 - Ab 2026 ist es möglich, Infrastrukturgebühren für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge um bis zu 75 Prozent zu reduzieren.
 - Emissionsfreie Fahrzeuge bis 4,25 t können dauerhaft von der Maut befreit werden.

Mittelfristige Ziele dieser EU-Vorgaben sind die schrittweise Einführung von entfernungsabhängigen Gebühren (statt Vignetten) im transeuropäischen Kernnetz bis 2030 und eine Staffelung nach CO₂-Emissionen und Fahrzeugtyp. Durch die Ausdehnung der Straßennutzungsgebühren auf weitere Fahrzeugkategorien soll sichergestellt werden, dass Fahrzeuge entsprechend ihrem Anteil an den Umweltschädigungen einen angemessenen Beitrag zahlen (Verursacherprinzip).

Alle Angaben und Daten sind sorgfältig recherchiert, eine Garantie oder rechtliche Verantwortung für die Korrektheit und Vollständigkeit dieser Informationen kann jedoch nicht übernommen werden.

