



# Leitfaden zur Ermittlung der Schadstoffklassen schwerer Nutzfahrzeuge

Stand: 1. Oktober 2006

## 1. In Deutschland zugelassene LKW und Sattelzugmaschinen (keine PKW):

Bei in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen lässt sich die Emissionsklasse bei älteren Fahrzeugscheinen aus der unter Ziffer 1 eingetragenen Schlüsselnummer ableiten. Maßgeblich sind die 5. und 6. Stelle dieser Schlüsselnummer. Bei den neuen EU-einheitlichen Fahrzeugpapieren ist bei **inländischen** Fahrzeugen auf den Klartext zu Ziffer 14 oder die 3. und 4. Stelle der Schlüsselnummer zu 14.1 abzustellen.

Diese Schlüsselnummern können ausschließlich bei **inländischen** schweren Nutzfahrzeugen (**nicht jedoch bei PKW und Krafträdern sowie Wohnmobilen bis 2,8 t**) anhand der folgenden Tabelle zugeordnet werden:

Lfd. Nr	Emissionsschlüsselnummer  (siehe Fahrzeugpapiere 5. und 6. Stelle der Schlüsselnummer zu 1 bei alten Fahrzeugscheinen, bzw. 3. und 4. Stelle der Schlüsselnummer zu 14.1 bei <b>inländischen</b> Fahrzeugen, die mit EU-einheitlichen neuen Dokumenten zugelassen sind)	Schadstoff- / Geräuschklasse  (siehe Fahrzeugpapiere emissionsbezogener Klartext zu Ziffer 33 bei alten Fahrzeugscheinen, bzw. Klartext zu Ziffer 14 bei <b>inländischen</b> Fahrzeugen, die mit EU-einheitlichen neuen Dokumenten zugelassen sind)	Ergebnis  EURO	Kategorie  lt. MauthV vom 1.10.2006 bis 30.09.2009
1	00	KEINE	0	C
2	01	GKL: G1	0	C
3	02	GKL: G1 OEST	0	C
4	10	SKL: S1	1	C
5	11	SKL: S1, GKL: G1	1	C
6	12	SKL: S1, GKL: G1 OEST	1	C
7	20	SKL: S2	2	C
8	21	SKL: S2, GKL: G1	2	C
9	22	SKL: S2, GKL: G1 OEST	2	C
10	30	93/59/EWG I	1	C
11	31	93/59/I, GKL: G1	1	C
12	32	93/59/I, GKL: G1 OEST	1	C
13	33	96/69/EG I	2	C
14	34	98/69/EG I; A	3	B
15	35	98/69/EG I; B	4	B
16	40	93/59/EWG II	1	C
17	41	93/59/II, GKL: G1	1	C
18	42	93/59/II, GKL: G1 OEST	1	C
19	43	96/69/EG II	1	C
20	44	98/69/EG II; A	2	C
21	45	98/69/EG II; B	3	B
22	50	93/59/EWG III	1	C
23	51	93/59/III, GKL: G1	1	C
24	52	93/59/III, GKL: G1 OEST	1	C
25	53	96/69/EG III	1	C
26	54	98/69/EG III; A	2	C
27	55	98/69/EG III; B	3	B
28	60	94/12/EG (M)	2	C
29	61	94/12/EG (M), GKL: G1	2	C
30	70	1999/96/EG; A	3	B
31	71	1999/96/EG; A, GKL: G1	3	B
32	80	1999/96/EG; B1	4	B
33	81	1999/96/EG; B1, GKL: G1	4	B
34	83	1999/96/EG; B2	5	A
35	84	1999/96/EG; B2, GKL: G1	5	A
36	88	EMISSIONSKL. NICHT BEK.	0	C
37	90	1999/96/EG; C; EEV	EEV 1	A
38	91	1999/96/EG; C; EEV, GKL: G1	EEV 1	A
39	98	OLDTIMER	0	-
40	99	KEINE	0	C

**Bei der Buchung im LKW-Mautsystem muss die Euronorm angegeben werden. Die Emissionsklasse „EEV 1“ ist an den Mautstellenterminals unter Nr. 6 zu buchen, die Emissionsklasse „0“ unter Nr. 1.**

In einzelnen Fällen kann es vorkommen, dass bei alten Fahrzeugscheinen unter Ziffer 33 (Bemerkungen) bzw. bei neuen EU-einheitlichen Fahrzeugscheinen unter Ziffer 22 oder Buchstabe V.9 eine abweichende (i.d.R. günstigere) Schadstoffklasse eingetragen ist. In solchen Fällen gilt die günstigere Schadstoffklasse.

**Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Schlüsselnummern zu Ziffer 14.1 bei ausländischen schweren Nutzfahrzeugen, welche mit EU-einheitlichen Fahrzeugpapieren ausgestattet sind, nicht mit dem im Inland praktizierten Verschlüsselungssystem der Emissionsklassen übereinstimmen müssen. Unter Ziffer 14.1 können auch abweichende nationale Codes der EU-Mitgliedstaaten ausgegeben werden.**

**Für ausländische schwere Nutzfahrzeuge gelten daher nur die nachstehenden Ausführungen:**

## **2. Im Ausland zugelassene schwere Nutzfahrzeuge:**

- a) Bei **ausländischen schweren Nutzfahrzeugen mit EU-einheitlichen Fahrzeugpapieren** ist zunächst zu prüfen, ob ein Klartext zu Ziffer 14, V.9 oder unter Ziffer 22 eindeutig eine der in der o.a. Tabelle aufgeführten EU-Richtlinien zu lfd. Nr. 10 bis 35 und 37 bis 38 ausweist (Klartext beispielsweise: „93/59/EWG I“) und so einer der in der Tabelle aufgelisteten Euronormen zugeordnet werden kann (im Beispielfall würde es sich um Euronorm 1 handeln).
- b) Bei **ausländischen schweren Nutzfahrzeugen ohne EU-einheitliche Fahrzeugpapiere** ist ebenfalls zunächst zu überprüfen, ob diese ggf. einen Klartext aufweisen, der eindeutig einer der in der o.a. Tabelle aufgeführten **EU-Richtlinien** zu lfd. Nr. 10 bis 35 und 37 bis 38 entspricht und so zugeordnet werden kann.

## **3. Alternativer Nachweis der Schadstoffklasse für in- und ausländische schwere Nutzfahrzeuge:**

Soweit bei in- und ausländischen schweren Nutzfahrzeugen kein Nachweis der Emissionsklasse im Sinne der vorangehenden Ausführungen möglich ist, kann

dieser auch durch Vorlage

1. des aktuellen Kraftfahrzeugsteuerbescheids in deutscher Sprache oder
2. eines Nachweises über die Erfüllung bestimmter Umweltaforderungen für das Kfz

erfolgen. Dies ist geregelt in § 8 Abs. 2 der Verordnung zur Erhebung, zum Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung und zur Erstattung der Maut (LKW-MautV) bzw. § 9 Abs. 1 i.V.m. § 8 Abs. 2 LKW-MautV. (Die LKW-MautV ist veröffentlicht im BGBl. I 2003, S. 1003 ff. und kann auch im Internet unter <http://bundesrecht.juris.de> aufgerufen werden.)

Als Nachweis zu Nr. 2 ist das fahrzeugbezogene Dokument zur CEMT-Genehmigung („grünes“, „supergrünes und sicheres“ sowie „EURO 3 sicheres“ Kfz) geeignet. Dabei wird mit dem fahrzeugbezogenen Dokument für ein „grünes“ Kfz die Emissionsklasse Euro 1 nachgewiesen, mit demjenigen für ein „supergrünes und sicheres“ Kfz die Emissionsklasse Euro 2 und mit demjenigen für ein „EURO 3 sicheres“ Kfz die Emissionsklasse Euro 3.

Lässt sich die Schadstoffklasse nicht entsprechend ableiten, ergeben sich folgende Möglichkeiten zur **Glaubhaftmachung** der Emissionsklasse:

- Mitführen einer Bescheinigung des Fahrzeug- oder Motorenherstellers, aus der die Motorengenehmigung ersichtlich ist, in deutscher Sprache. Aus dieser Bescheinigung muss (zum Beispiel über die Angabe des Kennzeichens oder der Fahrgestellnummer) ersichtlich sein, dass sich der schadstoffarme Motor auch in dem konkreten Fahrzeug befindet.
- Nachweis der Motorengenehmigung durch einen unabhängigen Sachverständigen in deutscher Sprache. Auch hier muss nachgewiesen werden, dass sich der schadstoffarme Motor tatsächlich in dem konkreten Fahrzeug befindet.

Bei Vorlage sonstiger geeigneter Unterlagen entscheidet das Bundesamt für Güterverkehr nach pflichtgemäßem Ermessen darüber, ob die Emissionsklasse des mautpflichtigen Fahrzeugs zweifelsfrei nachgewiesen ist (§ 8 Abs. 3 LKW-MautV bzw. § 9 Abs. 4 i.V.m. § 8 Abs. 3 LKW-MautV). Ergeben sich aus den vorgelegten Unterlagen Widersprüche hinsichtlich der Emissionsklasse, so kann die für die Einstufung geltende Emissionsklasse ggf. auch unter Berücksichtigung der für ausländische Fahrzeuge bestehenden Vermutungsregelung nach pflichtgemäßem Ermessen bestimmt werden.

Es besteht folgende **Vermutungsregelung** für **im Ausland zugelassene Fahrzeuge** (§ 9 Abs. 2 LKW-MautV):

Bei mautpflichtigen Fahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind und für die keine der genannten Bescheinigungen oder widersprüchliche Unterlagen vorgelegt werden, kann vermutet werden, dass sie der folgenden Emissionsklasse angehören:

1. der Schadstoffklasse S 3 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2001,
2. der Schadstoffklasse S 2 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1996 und vor dem 1. Oktober 2001,
3. der Schadstoffklasse S 1 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1993 und vor dem 1. Oktober 1996,
4. keiner Schadstoffklasse bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Oktober 1993.

Fällt das Fahrzeug unter Punkt 4, dann ist an den Mautstellenterminals die Nr. 1 zu buchen. Dies gilt auch, soweit geeignete Anhaltspunkte gänzlich fehlen. Die Einbuchung mit Nr. 1 (= Euronorm 1) wird grundsätzlich nicht beanstandet.

#### **4. Fahrzeuge mit abnormem Emissionsverhalten:**

Bei Fahrzeugen mit abnormem Emissionsverhalten, das höchst offensichtlich (z.B. durch erhebliche Dieselrußemissionen) im Widerspruch zu der im Zulassungsverfahren festgelegten Emissionsklasse steht, kann vom Bundesamt für Güterverkehr ein Nachweis verlangt werden, dass das schwere Nutzfahrzeug tatsächlich der Emissionsklasse angehört, der es zugeschrieben wurde (§ 9 Abs. 3 LKW-MautV).