



Leitfaden zur Ermittlung der Schadstoffklassen schwerer Nutzfahrzeuge

Stand: 1. Oktober 2015

1. In Deutschland zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen (keine Pkw):

a) Inländische Nutzfahrzeuge mit ab dem 1. Oktober 2005 ausgegebenen Fahrzeugpapieren

Bei in Deutschland mit EU-harmonisierten Fahrzeugpapieren zugelassenen inländischen Kraftfahrzeugen lässt sich die Emissionsklasse aus dem Klartext zu Ziffer 14 oder dem Code zu Ziffer 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) ableiten.

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

Lfd. Nr.	Schlüsselnummer	Schadstoff-/Geräuschklasse	Ergebnis EURO	Kategorie lt. Anlage 1 zum BFStrMG
	Code aus Feld 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein)	Klartext aus Feld 14 der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein)		(bei *1 und Ausrüstung mit Partikelfilter bitte unbedingt Hinweis beachten)
1	0088	EMISSIONSKL. NICHT BEK.	0	F
2	0098	OLDTIMER	0	-
3	0601	GKL: G1	0	F
4	0602	GKL: G1 OEST	0	F
5	0610	SKL: S1	1	F
6	0611	SKL: S1, GKL: G1	1	F
7	0612	SKL: S1, GKL: G1 OEST	1	F
8	0620	SKL: S2	2	E *1
9	0621	SKL: S2, GKL: G1	2	E *1
10	0622	SKL: S2, GKL: G1 OEST	2	E *1
11	0630	93/59/EWG I	1	F
12	0631	93/59/I, GKL: G1	1	F
13	0632	93/59/I, GKL: G1 OEST	1	F
14	0633	96/69/EG I	2	E *1
15	0634	98/69/EG I; A	3	D *1
16	0635	98/69/EG I; B	4	C
17	0640	93/59/EWG II	1	F
18	0641	93/59/II, GKL: G1	1	F
19	0642	93/59/II, GKL: G1 OEST	1	F
20	0643	96/69/EG II	1	F
21	0644	98/69/EG II; A	2	E *1
22	0645	98/69/EG II; B	3	D *1
23	0650	93/59/EWG III	1	F
24	0651	93/59/III, GKL: G1	1	F
25	0652	93/59/III, GKL: G1 OEST	1	F
26	0653	96/69/EG III	1	F
27	0654	98/69/EG III; A	2	E *1
28	0655	98/69/EG III; B	3	D *1
29	0660	94/12/EG (M)	2	E *1
30	0661	94/12/EG (M), GKL: G1	2	E *1
31	0670	1999/96/EG; A	3	D *1
32	0671	1999/96/EG; A, GKL: G1	3	D *1
33	0680	1999/96/EG; B1	4	C
34	0681	1999/96/EG; B1, GKL: G1	4	C
35	0683	1999/96/EG; B2	5	B
36	0684	1999/96/EG; B2, GKL: G1	5	B
37	0690	1999/96/EG; C; EEV	EEV 1	B
38	0691	1999/96/EG; C; EEV, GKL: G1	EEV 1	B
39	66A0	EUROVI; A; M, N	6	A
40	66B0	EUROVI; B; M, N	6	A
41	66C0	EUROVI; C; M, N	6	A

Aufgeführt sind nur die für den Güterkraftverkehr typischen Fälle. Vorstehend nicht aufgeführte Codes und Klartexte können ggf. über das vom Kraftfahrt-Bundesamt herausgegebene Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (SV 1) einer Euronorm zugeordnet werden.

*1 Hinweis bei Ausstattung von Fahrzeugen mit Partikelminderungssystemen:

Würden Fahrzeuge der Schadstoffklassen S2 und S3 mit Partikelminderungssystemen nachgerüstet, so ergibt sich für diese – **nur unter dieser Voraussetzung** – eine bessere Mautkategorie nach folgender Tabelle:

Schadstoffklasse	Nachgerüstet mit Partikelminderungssystem	Kategorie lt. Anlage 1 zum BFStrMG	Mautsatz wie EURO
S2	PMK* ² 1 oder besser	D	3
S3	PMK* ² 2 oder besser	C	4

*2 Partikelminderungskategorie

In einzelnen Fällen kann es vorkommen, dass in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) unter Ziffer 22 oder Buchstabe V.9 eine abweichende (i.d.R. günstigere) Schadstoffklasse eingetragen ist. In solchen Fällen gilt die günstigere Schadstoffklasse.

Die Partikelminderungskategorie ergibt sich aus dem Eintrag unter Ziffer 22.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Codes zu Ziffer 14.1 bei Nutzfahrzeugen, welche mit EU-harmonisierten Fahrzeugpapieren aus dem Ausland 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 unter 2. und 3. nachfolgenden Ausführungen:

b) Inländische Nutzfahrzeuge mit bis zum 30. September 2005 ausgegebenen Fahrzeugpapieren

Bei den früher in Deutschland verwendeten Fahrzeugpapieren ist zunächst zu überprüfen, ob der Fahrzeugschein bzw. -brief einen Klartext aufweist, der in der Tabelle auf Seite 2 enthalten ist und so einer Euronorm zugeordnet werden kann. Ist dies nicht der Fall, kann die Schadstoffklasse auch alternativ nachgewiesen werden (siehe die unter 3. nachfolgenden Ausführungen).

2. Im Ausland zugelassene schwere Nutzfahrzeuge:

a) Ausländische Nutzfahrzeuge mit EU-harmonisierten Fahrzeugpapieren

Bei ausländischen Nutzfahrzeugen mit EU-harmonisierten Fahrzeugpapieren ist zunächst zu prüfen, ob ein Klartext zu Ziffer 14, V.9 oder in den Bemerkungen eindeutig eine der in der Tabelle auf Seite 2 aufgeführten EU-Richtlinien zu lfd. Nr. 11 bis 41 aufweist (Klartext beispielsweise: „93/59/EWG I“) und so einer der dort aufgelisteten Euronormen zugeordnet werden kann (im Beispielfall würde es sich um Euronorm 1 handeln). Ist dies nicht der Fall, kann die Schadstoffklasse auch alternativ nachgewiesen werden (siehe die unter 3. nachfolgenden Ausführungen).

b) Ausländische Motorfahrzeuge ohne EU-harmonisierte Fahrzeugpapiere

Bei ausländischen Nutzfahrzeugen ohne EU-harmonisierte Fahrzeugpapiere ist ebenfalls zunächst zu überprüfen, ob diese ggf. einen Klartext aufweisen, der eindeutig einer der in der Tabelle auf Seite 2 aufgeführten EU-Richtlinien zu lfd. Nr. 11 bis 41 entspricht und so zugeordnet werden kann. Ist dies nicht der Fall, kann die Schadstoffklasse auch alternativ nachgewiesen werden (siehe die unter 3. nachfolgenden Ausführungen).

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

Soweit bei in- und ausländischen 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 Umweltauflagen für das Kfz

erfolgen. Dies gilt auch für den evtl. bedeutsamen Nachweis der Partikelminderungskategorie. Geregelt ist dies 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 kann im Internet unter <http://www.gesetze-im-internet.de> aufgerufen werden).

Als Nachweis zu Nr. 2 ist das fahrzeugbezogene Dokument zur CEMT-Genehmigung (u.a. „EURO IV sicheres“, „EURO V sicheres“, „EEV sicheres“ und „EURO VI sicheres“ Kfz) geeignet. Dabei wird mit dem fahrzeugbezogenen Dokument die jeweilige Euronorm nachgewiesen.

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

- Mitführen einer Herstellerbescheinigung, aus der die Motorengenehmigung bzw. die Genehmigung des Partikelminderungssystems 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 bzw. das Partikelminderungssystem auch in dem konkreten Fahrzeug befindet.
- Nachweis der Motorengenehmigung bzw. der Genehmigung des Partikelminderungssystems durch einen unabhängigen Sachverständigen in deutscher Sprache. Auch hier muss nachgewiesen werden, dass sich der schadstoffarme Motor bzw. das Partikelminderungssystem 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 S5 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2009,
2. der Schadstoffklasse S4 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2006 und vor dem 1. Oktober 2009,
3. der Schadstoffklasse S3 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2001 und vor dem 1. Oktober 2006,
4. der Schadstoffklasse S2 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1996 und vor dem 1. Oktober 2001,
5. der Schadstoffklasse S1 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1993 und vor dem 1. Oktober 1996,
6. keiner Schadstoffklasse bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Oktober 1993.

Fällt das Fahrzeug unter Punkt 6, dann ist an den Mautstellen-Terminals die Euronorm 0 zu buchen. Dies gilt auch, soweit geeignete Anhaltspunkte gänzlich fehlen. Die Buchung der Euronorm 0 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 oder der Verwendung eines Partikelminderungssystems 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).