



Leitfaden zur Ermittlung der Schadstoffklassen von Nutzfahrzeugen

Stand: 1. Dezember 2023

Der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer richtet sich auch weiterhin nach den bisherigen Schadstoffklassen.

Ab dem 1. Dezember 2023 entfallen Vergünstigungen, die es bislang für bestimmte mit einem Partikelfilter ausgestattete Fahrzeuge gab.

Damit fallen mit einem Partikelfilter der Partikelminderungsklasse (PMK) 1 ausgestattete Fahrzeuge der EURO-Schadstoffklasse 2 nunmehr in die EURO-Schadstoffklasse 2 statt wie bis zum 30. November 2023 in die EURO-Schadstoffklasse 3.

Mit einem Partikelfilter der PMK 2 ausgestattete Fahrzeuge der EURO Schadstoffklasse 3 fallen nunmehr in die EURO-Schadstoffklasse 3 statt wie bis zum 30. November 2023 in die EURO-Schadstoffklasse 4.

1. In Deutschland zugelassene Nutzfahrzeuge:

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

Bei in Deutschland mit EU-harmonisierten Fahrzeugpapieren zugelassenen inländischen Kraftfahrzeugen lässt sich die Schadstoffklasse aus dem Klartext zu Ziffer 14 oder der Schlüsselnummer zu 14.1 ableiten. Einen Überblick über die häufigsten Schlüsselnummern von Nutzfahrzeugen bietet nachfolgende Tabelle:

Lfd. Nr.	Schlüsselnummer	Schadstoff-/Geräuschklasse	Ergebnis EURO	Kategorie lt. Anlage 1 zum Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)
	Code aus Feld 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) bei inländischen Fahrzeugen	Klartext aus Feld 14 der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) bei inländischen Fahrzeugen		
1	0000	KEINE	EURO 0	F
2	0088	EMISSIONSKL.NICHT BEK.	EURO 0	F
3	0098	OLDTIMER	EURO 0	-
4	0099	KEINE	EURO 0	F
5	0601	GKL: G1	EURO 0	F
6	0602	GKL: G1 OEST	EURO 0	F
7	0610	SKL: S1	EURO 1	F
8	0611	SKL: S1, GKL: G1	EURO 1	F
9	0612	SKL: S1, GKL: G1 OEST	EURO 1	F
10	0620	SKL: S2	EURO 2	E
11	0621	SKL: S2, GKL: G1	EURO 2	E
12	0622	SKL: S2, GKL: G1 OEST	EURO 2	E
13	0630	93/59/EWG I	EURO 1	F
14	0631	93/59/I GKL: G1	EURO 1	F
15	0632	93/59/I GKL: G1 OEST	EURO 1	F
16	0633	96/69/EG I	EURO 2	E
17	0634	98/69/EG I, A	EURO 3	D
18	0635	98/69/EG I; B	EURO 4	C
19	0640	93/59/EWG II	EURO 1	F
20	0641	93/59/II GKL: G1	EURO 1	F
21	0642	93/59/II GKL: G1 OEST	EURO 1	F
22	0643	96/69/EG II	EURO 1	F
23	0644	98/69/EG II; A	EURO 2	E
24	0645	98/69/EG II, B	EURO 3	D
25	0650	93/59/EWG III	EURO 1	F
26	0651	93/59/III GKL: G1	EURO 1	F
27	0652	93/59/III GKL: G1 OEST	EURO 1	F
28	0653	96/69/EG III	EURO 1	F
29	0654	98/69/EG III; A	EURO 2	E
30	0655	98/69/EG III, B	EURO 3	D
31	0660	94/12/EG (M)	EURO 2	E
32	0661	94/12/EG (M), GKL: G1	EURO 2	E
33	0670	1999/96/EG; A	EURO 3	D
34	0671	1999/96/EG; A, GKL: G1	EURO 3	D
35	0680	1999/96/EG; B1	EURO 4	C
36	0681	1999/96/EG; B1, GKL: G1	EURO 4	C
37	0683	1999/96/EG; B2	EURO 5	B
38	0684	1999/96/EG; B2, GKL: G1	EURO 5	B
39	0690	1999/96/EG; C; EEV	EEV 1	B
40	0691	1999/96/EG; C; EEV; GKL: G1	EEV 1	B
41	35A0	EURO5;A;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
42	35D0	EURO5;D;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
43	35E0	EURO5;E;PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
44	35F0	EURO5;F;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B

45	35H0	EURO5;H;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
46	35I0	EURO5;I;PI/CI;N1 III, N2	EURO 5	B
47	35J0	EURO5;;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
48	35L0	EURO5;L;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
49	35M0	EURO5;M;PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
50	36N0	EURO6;N;CI; M, N1	EURO 6	A
51	36O0	EURO6;O;CI; N1 II	EURO 6	A
52	36P0	EURO6;P;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
53	36Q0	EURO6;Q;CI; M, N1 I	EURO 6	A
54	36R0	EURO6;R;CI; N1 II	EURO 6	A
55	36S0	EURO6;S;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
56	36T0	EURO6;T;CI; M, N1 I	EURO 6	A
57	36U0	EURO6;U;CI; N1 II	EURO 6	A
58	36V0	EURO6;V;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
59	36W0	EURO6;W;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
60	36X0	EURO6;X;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
61	36Y0	EURO6;Y;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
62	36ZA	EURO6;ZA;PI/CI; M, N1	EURO 6	A
63	36ZB	EURO6;ZB;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
64	36ZC	EURO6;ZC;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
65	36ZD	EURO6;ZD;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
66	36ZE	EURO6;ZE;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
67	36ZF	EURO6;ZF;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
68	36ZG	EURO6;ZG;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
69	36ZH	EURO6;ZH;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
70	36ZI	EURO6;ZI;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
71	36ZJ	EURO6;ZJ;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
72	36ZK	EURO6;ZK;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
73	36ZL	EURO6;ZL;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
74	66A0	EURO VI; A; M, N	EURO 6	A
75	66B0	EURO VI; B; M, N	EURO 6	A
76	66C0	EURO VI; C; M, N	EURO 6	A
77	66D0	EURO VI; D; M, N	EURO 6	A
78	66E0	EURO VI; E; M, N	EURO 6	A
79	6644	EURO VI; 44; M1, N	EURO 6	A
80	6645	EURO VI; 45; M, N	EURO 6	A

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

Bei der Buchung im Lkw-Mautsystem muss die Euronorm angegeben werden.

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.

Fahrzeuge der **künftigen** EURO-Schadstoffklasse 7 sind lt. Anlage 1 zum BFStrMG der Kategorie G zugeordnet. Einen Anwendungsfall wird es erst mit Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge geben. Die Schlüsselnummern zur EURO-Schadstoffklasse 7 wird das KBA zu gegebener Zeit festlegen. Emissionsfreie Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse über 4,25 t werden mit dem Wegfall der Mautbefreiung ab dem 1. Januar 2026 ebenfalls der Kategorie G zugeordnet.

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 Schadstoffklassen übereinstimmen müssen. Unter Ziffer 14.1 können auch abweichende nationale Codes der EU-Mitgliedstaaten ausgegeben werden. Für ausländische 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 obigen Zuordnungstabelle 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 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 obigen Zuordnungstabelle aufgeführten EU-Richtlinien zu lfd. Nr. 13 bis 40 ausweist (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 Nutzfahrzeuge 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 obigen Zuordnungstabelle aufgeführten EU-Richtlinien zu lfd. Nr. 13 bis 40 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 Nutzfahrzeuge:

Soweit bei in- und ausländischen Nutzfahrzeugen kein Nachweis der Schadstoffklasse im Sinne der vorangehenden Ausführungen möglich ist, kann dieser auch durch Vorlage

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

erfolgen. Geregelt ist dies in § 7 Abs. 1 der Verordnung zur Erhebung, zur Nachweisführung über die für die Maut maßgeblichen Tatsachen und zur Erstattung der Maut (Lkw-Maut-Verordnung – Lkw-MautV).

Bei dem Nachweis zu Nr. 2 handelt es sich um das fahrzeugbezogene Dokument zur CEMT-Genehmigung.

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

- Mitführen einer Herstellerbescheinigung, 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.

Ergeben sich aus den vorgelegten Unterlagen Widersprüche hinsichtlich der Schadstoffklasse, so kann diese ggf. auch unter Berücksichtigung der für ausländische Fahrzeuge bestehenden Vermutungsregelung nach pflichtgemäßem Ermessen bestimmt werden.

Es besteht folgende Vermutungsregelung für im Ausland zugelassene Fahrzeuge (§ 7 Abs. 2 Lkw-MautV):

Bei mautpflichtigen Fahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind und für die keine der in § 7 Abs. 1 Lkw-MautV genannten Bescheinigungen oder widersprüchliche Unterlagen vorgelegt werden, kann vermutet werden, dass sie der folgenden Schadstoffklasse angehören:

1. der Schadstoffklasse Euro 6 bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 2013,
2. der Schadstoffklasse Euro 5 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2009 und vor dem 1. Januar 2014,
3. der Schadstoffklasse Euro 4 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2006 und vor dem 1. Oktober 2009,
4. der Schadstoffklasse Euro 3 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2001 und vor dem 1. Oktober 2006,
5. der Schadstoffklasse Euro 2 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1996 und vor dem 1. Oktober 2001,
6. der Schadstoffklasse Euro 1 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1993 und vor dem 1. Oktober 1996,
7. keiner Schadstoffklasse bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Oktober 1993.

Fällt das Fahrzeug unter Punkt 7, dann ist an die Euronorm 0 zu buchen. Dies gilt auch, soweit geeignete Anhaltspunkte gänzlich fehlen. Die Buchung der Euronorm 0 wird grundsätzlich nicht beanstandet.

4. Vorlage widersprüchlicher Unterlagen:

Ergeben sich in einem Verwaltungsverfahren aus vorgelegten Unterlagen Widersprüche hinsichtlich der Schadstoffklasse, so wird nach pflichtgemäßem Ermessen entschieden, ob diese ordnungsgemäß nachgewiesen ist. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität oder der beliebige Betreiber bestimmen die für die Einstufung maßgebliche Schadstoffklasse sowie den Zeitraum, für den von dieser auszugehen ist.

5. Fahrzeuge mit abnormem Emissionsverhalten:

Der Grundsatz zu 4. gilt auch, soweit bei einer Kontrolle Tatsachen auf eine eingeschränkte oder fehlende Funktionsfähigkeit des Abgasreinigungssystems schließen lassen. In gravierenden Fällen sehen die einschlägigen Regelungen die Erhebung des Höchstsatzes vor (vgl. Ausführungen zu 6.).

Soweit ein mautpflichtiges Fahrzeug durch besonders hohe Geräusch- oder überdurchschnittliche Abgasentwicklung auffällt oder zur Anwendung der Vermutungsregelung (vgl. Ausführungen zu 3.) erhebliche gegenteilige Anhaltspunkte bestehen, kann vom Bundesamt für Logistik und Mobilität ein Nachweis verlangt werden, dass das Nutzfahrzeug tatsächlich der Schadstoffklasse entspricht, der es zugeschrieben wurde (§ 7 Abs. 4 Lkw-MautV).

6. Nicht ordnungsgemäßer Nachweis der Schadstoffklasse:

Im Falle des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der Schadstoffklasse eines Fahrzeugs bei einer Kontrolle wird der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten nach dem Höchstsatz in der Kategorie F der Anlage 1 zum BFStrMG berechnet (§ 5 Absatz 1 Satz 4 BFStrMG). Dem Mautschuldner steht es frei, einen ordnungsgemäßen Nachweis der Schadstoffklasse nachträglich zu führen. Erfolgt dieser Nachweis nicht spätestens bis zum Abschluss des Widerspruchsverfahrens, verbleibt es bei dem Höchstsatz.

7. Gesetzliche Grundlagen:

Die gesetzlichen Grundlagen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG, Lkw-Maut-Verordnung – Lkw-MautV) können im Internet unter <http://www.gesetze-im-internet.de> aufgerufen werden.