

12.12.89

VP - Fz - In - R - U

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Gesetzes über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen

Punkt der 608. Sitzung des Bundesrates am 21. Dezember 1989

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Finanzausschuß (Fz)**,
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)**,
der **Rechtsausschuß (R)** und
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

U

1. Zum Gesetzentwurf im ganzen

Der Gesetzentwurf erscheint grundsätzlich als Schritt in die richtige Richtung, um darauf hinzuwirken, daß der Straßengüterfernverkehr einen Beitrag zur Deckung der Wegekosten leistet.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung jedoch zu prüfen, ob die im Gesetzentwurf genannten Gebühren ausreichen, die hohen Kosten der Straßenabnutzung durch den Güterverkehr zu decken. So wirkt sich nach den Angaben des Bundesministers für Verkehr

Ausgeliefert am 12. DEZ 1989

(noch Ziffer 1)

(Verkehrsnachrichten Heft 7, 1989) ein Fahrzeug des Schwerverkehrs mit den höchstzulässigen Achslasten und Gesamtgewichten auf das strukturelle Verhalten einer Straßenbefestigung bis zu etwa 20.000fach stärker aus als ein PKW; solche LKW tragen etwa 200 mal stärker zur Spurrinnenbildung in bituminösen Fahrbahndecken bei als ein PKW.

Im Sinne einer möglichst gerechten Belastung aller Straßenbenutzer sind zumindest mittelfristig höhere Gebührensätze geboten. Dabei muß auch berücksichtigt werden, daß die durch den Schwerverkehr wesentlich erhöhten Bau- und Instandhaltungskosten für Bundesfernstraßen den Verkehrshaushalt insgesamt sehr stark belasten; eine Folge davon ist, daß der Finanzierungsrahmen für Umweltschutzmaßnahmen im Straßenbau (Umgehungsstraßen, Lärmschutz) sowie für sonstige Verkehrsinfrastruktur (insbesondere für die ÖPNV-Förderung und die Schiene) beengt ist. Bei der Überprüfung der Gebührensätze sind aufkommensneutrale marktwirtschaftliche Anreize für schadstoffärmere Lkw anzustreben.

Außerdem ist zu prüfen, ob die im Gesetzentwurf vorgesehene Beschränkung der Schwerverkehrsabgabe auf LKW über 18 t nicht dazu führt, daß die Verkehrsleistung durch kleinere LKW so zunimmt, daß der angestrebte Effekt des Gesetzes teilweise verfehlt wird.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Prüfung der vorgenannten Fragen so rechtzeitig abzuschließen, daß die Schlußfolgerungen daraus im Rahmen des Möglichen noch in diesem Gesetzgebungsverfahren, zumindest aber bei der Entscheidung über die Anschlußregelung zu dem am 31.12.1993 auslaufenden Straßenbenutzungsgebührengesetz berücksichtigt werden können.

VP 2. Artikel 1 (§ 2 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 2 Satz 1 vor Nummer 1 der Text wie folgt zu fassen:

"Von der Gebühr nach § 1 Abs. 1 Satz 1 sind folgende Fahrzeuge befreit:"

Begründung:

Sprachliche Verbesserung.

VP 3. Artikel 1 (§ 2 Satz 1 Nr. 4 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 2 Satz 1 Nr. 4 nach dem Wort "Aufbauten"

die Worte

"zum oder vom nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof oder Binnenhafen, jedoch nur bis zu einer Entfernung von 200 km"

einzufügen.

Begründung:

Wenn die Begriffe der Zustellung und Abholung nicht eingegrenzt werden, eröffnen sich Mißbrauchsmöglichkeiten. So wäre es z.B. möglich, nach einer Schienenbeförderung aus dem Ausland zu einem grenznahen deutschen Entladebahnhof gebührenfrei zu einem beliebigen Ort der Bundesrepublik Deutschland auf der Straße weiterzufahren. Die vorgeschlagene Begrenzung lehnt sich an § 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr und an § 30 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 StVO an.

VP

4. Artikel 1 (§ 2 Satz 3 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 2 Satz 3 eingangs wie folgt zu fassen:

"Von der Gebühr sind ferner befreit Lastzüge oder Sattelfahrzeuge, wenn..... weiter wie Regierungsvorlage."

Begründung:

Sprachliche Verbesserung.

R

5. Artikel 1 (§ 3 Nr. 1 und 2 StrBG)

In Artikel 1 ist am Ende von § 3 Nr. 1 und 2 jeweils das Wort "oder" durch ein Komma zu ersetzen.

Begründung:

Die Haftung der in den Nummern 1 bis 3 des § 3 aufgeführten Personen ist kumulativ und nicht, wie aus der Verbindung durch das Wort "oder" entnommen werden könnte, alternativ. Die Unklarheit wird durch die vorgeschlagene Änderung beseitigt und die Fassung der Vorschrift den entsprechenden Regelungen in § 54 des Gerichtskostengesetzes und § 3 der Kostenordnung angeglichen.

U 6. Artikel 1 (§ 7 Abs. 1 Satz 1 StrBG)

bei An-
nahme
entfällt
Ziff. 7

- In Artikel 1 sind in § 7 Abs. 1 Satz 1
- in Nummer 1 die Angabe "1 000 DM"
durch die Angabe "1 500 DM",
 - in Nummer 2 die Angabe "2 000 DM"
durch die Angabe "3 000 DM",
 - in Nummer 3 die Angabe "4 000 DM"
durch die Angabe "6 000 DM",
 - in Nummer 4 die Angabe "5 500 DM"
durch die Angabe "8 250 DM",
 - in Nummer 5 die Angabe "7 000 DM"
durch die Angabe "10 500 DM" und
 - in Nummer 6 die Angabe "9 000 DM"
durch die Angabe "13 500 DM"
- zu ersetzen.

Begründung:

Weder durch die bisherige noch durch die kosten-
neutrale neue Regelung werden auch nur die an-
teiligen Bau- und Instandhaltungskosten der Bun-
desfernstraßen gedeckt; Umweltschäden aus der
Lkw-Benutzung sowie dem Bau neuer Straßen werden
bei der Gebührenhöhe nicht berücksichtigt.

Um einerseits ein deutliches verkehrspolitisches
Signal zu setzen und andererseits im Interesse
eines zügigen Gesetzgebungsverfahrens die System-
matik des Entwurfs beizubehalten, wird eine
pauschale Gebührenanhebung um 50 Prozent vorge-
schlagen. Damit wird ein höherer Grad der Kosten-
deckung erreicht und ein Anreiz geschaffen,
Ferntransporte auf die Schiene zu verlagern.
Die Wettbewerbsfähigkeit wird nicht beeinträch-
tigt, weil der Transportkostenanteil am Endpreis
des beförderten Produkts sehr gering ist, außer-
dem werden In- und Ausländer in gleicher Weise
betroffen.

VP

7. Artikel 1 (§ 7 Abs. 1 Satz 1 StrBG)

entfällt
bei
Annahme
von
Ziff.6

In Artikel 1 ist § 7 Abs. 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Die fahrzeuggebundene Gebühr für ein Jahr beträgt für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge:

1. mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 22 t sowie mit vier oder mehr Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 24 t (Gebührenklasse 1) 1000 DM
2. mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 22 t sowie mit vier oder mehr Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 24 t bis zu 30 t (Gebührenklasse 2) 2000 DM
3. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 30 t bis zu 34 t (Gebührenklasse 3) 4000 DM
4. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 34 t bis zu 37 t (Gebührenklasse 4) 5500 DM
5. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 37 t bis zu 40 t (Gebührenklasse 5) 7000 DM
6. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 40 t (Gebührenklasse 6) 9000 DM."

Begründung:

Die Gebührenklasse sollte auf das in der StVZO geltende maximal zulässige Gesamtgewicht begrenzt werden.

Im Übrigen Vermeidung von Ungerechtigkeiten.

VP 8. Artikel 1 (§ 7 Abs. 6 StrBG)

In Artikel 1 ist § 7 Abs. 6 wie folgt zu fassen:

"(6) Die personengebundene Gebühr entspricht den Gebühren nach den Absätzen 1 und 2, zuzüglich eines Zuschlags von 20 vom Hundert."

Begründung:

Sprachliche Verbesserung.

VP 9. Artikel 1 (§ 7 Abs. 7 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 7 Abs. 7 das Zitat
"vom 15. November 1974 (BGBI. I S. 1393, 1975 I S. 848)"
durch das Zitat
"vom 28. September 1988 (BGBI. I S. 1793)"
zu ersetzen.

Begründung:

Die Fundstelle ist korrekt zu nennen.

VP 10. Artikel 1 (§ 8 Abs. 6 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 8 Abs. 6 Satz 1 eingangs wie folgt zu fassen:

"Ist eine für sechs Monate oder mehr gültige fahrzeuggebundene Bescheinigung verlorengegangen, so weiter wie Regierungsvorlage."

Begründung:

Sprachliche Verbesserung.

VP 11. Artikel 1 (§ 10 StrBG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Regelung vorzusehen, wonach die Gebühren beim Huckepackverkehr mit Binnenschiff ebenso zu erstatten sind wie dies für den Huckepackverkehr der Bahn vorgesehen ist.

Begründung:

Die Straßenentlastung ist beim Huckepackverkehr Binnenschiff/Straße ebenso bedeutsam wie beim Huckepackverkehr mit der Bahn. Der Huckepackverkehr Straße/Wasserstraße soll deshalb ebenso gefördert werden.

U 12. Artikel 1 (§ 10 Abs. 1 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 10 Abs. 1

a) in Satz 1 und 2 jeweils die Zahl "180"
durch die Zahl "225"
und

b) in Satz 2 die Zahl "44"
durch die Zahl "55"
zu ersetzen.

Begründung:

Es wird davon ausgegangen, daß auf das Jahr bundesweit ca. 300 tatsächlich nutzbare Verkehrstage entfallen. Entsprechend der Vorlage der Bundesregierung wird daran festgehalten, daß eine vollständige Gebührenerstattung dann erfolgen soll, wenn das Fahrzeug zu 75 Prozent dieser tatsächlich nutzbaren Verkehrstage im Huckepackverfahren eingesetzt worden ist. Analog hierzu ist die Grenze für eine anteilige Erstattung bestimmt worden.

VP 13. Artikel 1 (§ 11 Abs. 1 Satz 1 StrBG)

In

In Artikel 1 ist in § 11 Abs. 1 Satz 1 das Wort
"Polizeibehörden"
durch das Wort
"Polizei"
zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung der Zuständigkeit.

In 14. Artikel 1 (§ 11 Abs. 2 StrBG)

bei
Annahme
entfallen
Ziff.15
und
Ziff.6

In Artikel 1 ist in § 11 der Absatz 2 zu streichen.

Begründung:

Die Einführung eines Anhalterechts für die Beauftragten der BAG und der Zolldienststellen ist abzulehnen, weil es die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Dem steht nicht entgegen, daß nur ein beschränkter Personenkreis betroffen ist. Alle Verkehrsteilnehmer haben sich darauf eingerichtet - abgesehen vom besonders gekennzeichneten Zollgrenzbezirk -, nur von Polizeibeamten, die durch ihre Uniform als solche erkennbar sind, im öffentlichen Straßenverkehr angehalten zu werden. Anhaltezeichen der Beauftragten der BAG und der Zolldienststellen gegenüber LKW-Fahrern werden zu Irritationen bei anderen Verkehrsteilnehmern führen.

Auf den Beschluß des Bundesrates vom 16.12.1988 (Drs. 510/88 (Beschluß), Ziff. 34) zu Artikel 28 Nr. 5 (§ 55 GUKG) des Entwurfs eines Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes wird Bezug genommen.

Ein Anhalterecht wird auch nicht durch die neu einzuführende Kontrollbefugnis erforderlich, weil diese Kontrollen bei Gelegenheit der nach anderen Rechtsvorschriften durchzuführenden Kontrollen erfolgen können, für die den Beauftragten der BAG generell kein und denen der Zolldienststellen außerhalb des Zollgrenzbezirks kein Anhalterecht zusteht.

VP 15. Artikel 1 (§ 11 Abs. 2 Satz 1 StrBG)

entfällt
bei An-
nahme
von
Ziff.14

In Artikel 1 sind in § 11 Abs. 2 Satz 1 die Worte
"im Benehmen"
durch die Worte
"im Einvernehmen"
zu ersetzen.

(noch Ziffer 15)

Begründung:

Eingriffe in den fließenden Verkehr sollten wie bisher grundsätzlich der Polizei vorbehalten bleiben. Die enge Zusammenarbeit mit den Beauftragten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr oder den Zolldienststellen wird dadurch nicht beeinträchtigt. Allein in Bayern werden auf diese Weise jährlich rd. 1,8 Millionen Lastkraftwagen und Lastzüge polizeilich kontrolliert, ein erheblicher Teil davon in Zusammenarbeit mit den genannten Dienststellen. Länder, die eine Durchführung der Kontrollen ohne polizeiliche Beteiligung wünschen, können dazu ihr Einvernehmen erklären.

VP 16. Artikel 1 (§ 11 Abs. 2 Satz 1 StrBG)

entfällt
bei
Annahme
von
Ziff.14

In Artikel 1 sind in § 11 Abs. 2 Satz 1 die Worte
"den Polizeibehörden"
durch die Worte
"der Polizei"
zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung der Zuständigkeit.

R 17. Artikel 1 (§ 14 Abs. 1 StrBG)

In Artikel 1 ist § 14 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. a) als Fahrzeugführer eine Straße im Sinne von
§ 1 Abs. 1 Satz 1 mit einem Lastfahrzeug im
Sinne von § 1 Abs. 2 benutzt oder

b) als Halter des Lastfahrzeuges oder als Person,
die über den Gebrauch des Lastfahrzeuges be-
stimmt, eine solche Benutzung anordnet oder
zuläßt,

obwohl die nach diesem Gesetz geschuldete Gebühr nicht
entrichtet und nicht gestundet worden ist, oder

(noch Ziffer 17)

2. a) als Fahrzeugführer entgegen § 8 Abs. 4 die personengebundene Bescheinigung nicht mitführt oder entgegen § 11 Abs. 3 Satz 1 einer zur Kontrolle befugten Person nicht aushändigt oder
- b) als Halter des Lastfahrzeuges oder als Person, die über den Gebrauch des Lastfahrzeuges bestimmt, anordnet oder zuläßt, daß eine solche Bescheinigung nicht mitgeführt oder nicht ausgehändigt wird,

oder

3. als Fahrzeugführer entgegen § 11 Abs. 2 Satz 2 ein Zeichen oder eine Weisung einer zur Kontrolle befugten Person nicht befolgt."

Begründung:

Die Norm begegnet im Hinblick auf das Bestimmtheitsgebot Bedenken. Es wird insbesondere in § 14 Abs. 1 Nr. 1 2. Alternative ("... oder benutzen läßt") nicht ausreichend deutlich, wer Normadressat ist.

Nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe b in der Alternative "oder benutzen läßt" wäre es bereits bußgeldbewehrt, wenn der Dritte (etwa Unternehmer) die Benutzung zulassen würde und der Kraftfahrzeugführer die Bescheinigung z. B. lediglich aus Vergeßlichkeit nicht mitführen oder aus vom Halter nicht beeinflussbaren Gründen die Aushändigung verweigern würde. Es erscheint deshalb sachgerecht, auch insoweit zu verlangen, daß der Dritte das Verhalten des Kraftfahrzeugführers anordnet oder wenigstens zuläßt.

Bei der Bestimmung des Dritten wird an die Definition nach § 3 Satz 1 Nr. 1, 2 angeknüpft. Mit den Tatbestandsmerkmalen "anordnen oder zulassen" wurden Begriffe verwendet, wie sie auch in anderen Straßenverkehrsgesetzen vorkommen (etwa § 69 a Abs. 1 Nr. 8 StVZO).

R 18. Artikel 1 (§ 15 Abs. 1 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 15 Abs. 1 Satz 1 nach den Worten "vom Bundesminister der Finanzen" die Worte "gemäß § 12 Abs. 3 des Finanzverwaltungsgesetzes" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung, daß die vorgesehene Zuständigkeitsbestimmung gemäß § 12 Abs. 3 des Finanzverwaltungsgesetzes und damit durch Rechtsverordnung erfolgen muß.

R 19. Artikel 1 (§ 15 Abs. 3 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 15 Abs. 3 nach dem Wort "Behörden" die Worte "und Gerichte" einzufügen.

Begründung:

Es erscheint erforderlich, den Gerichten, sobald sie mit einer Ordnungswidrigkeit nach § 14 Abs. 1 befaßt sind, ausdrücklich ein eigenes Recht auf Auskunft aus dem Register einzuräumen.

Fz 20. Artikel 1 (§ 16 Abs. 1 StrBG)

In Artikel 1 ist § 16 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Von dem Gebührenaufkommen erhalten die Länder jährlich einen Anteil von 90 vom Hundert, jedoch für das Jahr 1990 mindestens 685 Millionen Deutsche Mark, für jedes nachfolgende Jahr mindestens 1.050 Millionen Deutsche Mark. Die verbleibenden Gebühren stehen dem Bund zu."

Begründung:

Die in § 16 Abs. 1 vorgesehene Aufteilung des Gebührenaufkommens zwischen Bund und Ländern ist nicht sachgerecht. Sie benachteiligt die Länder insofern, als sie nicht ausreichend berücksichtigt, daß

- die Gebührenerträge auch in einem adäquaten Zusammenhang mit den Verwaltungskosten der Länder für die Bundesfernstraßen stehen müssen, die sich auf über 1 Mrd. DM belaufen und damit deutlich über dem angewiesenen Länderanteil liegen,
- sich die Belastungen der Länder nicht allein auf den Steuerausfall bei der Kfz-Steuer beschränken, sondern zusätzliche Erschwernisse infolge des erhöhten Verwaltungsaufwands bei den Polizeibehörden (vgl. § 11 Abs. 1) sowie einer ohnehin bereits vorhandenen und künftig noch verstärkten Benutzung von Landesstraßen durch schwere Nutzfahrzeuge auftreten,
- der Gebührenanteil des Bundes im Vergleich zum Länderanteil außer Verhältnis zu den tatsächlichen Mehrbelastungen bei Zoll und Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (vgl. Seite 23 der Gesetzesbegründung) steht.

(noch Ziffer 20)

Die vorgeschlagene pauschalierende Gebührenaufteilung trägt den vorgenannten Bedenken weitgehend Rechnung. Sie ist auch gedeckt durch Art. 74 Nr. 22 GG, der dem Gesetzgeber einen besonders weiten Gestaltungsspielraum läßt. Sie verhindert zugleich, daß es zwischen Bund und Ländern und insbesondere zwischen den Ländern selbst zu Auseinandersetzungen über Größenordnungen, Maßstäbe und künftige Entwicklungen kommt, wie sich dies bereits bei der prozentualen Festlegung in § 16 Abs. 2 andeutet (u.a. wegen der dort nicht berücksichtigten LFA-Wirkungen).

Fz 21. Artikel 1 (§ 16 StrBG) *

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren den in Artikel 1 § 16 Abs. 1 für den Länderanteil vorgesehenen Prozentsatz, die Mindestbeträge sowie die Länderanteile gemäß § 16 Abs. 2 neu zu berechnen und dabei folgende Punkte zu berücksichtigen:

- a) Bei der Berechnung der Steuerausfälle sind die Aufgelder nach § 11 Abs. 2 KraftStG durch einen Zuschlag von 3 v. H. zu berücksichtigen.
- b) Dabei ist auch die für ausländische Nutzfahrzeuge gezahlte Steuer einzubeziehen, soweit sie durch die Erhebung der Straßenbenutzungsgebühr entfällt.
- c) Bei Berlin ist die besonders gelagerte Situation hinsichtlich der Anhängerbesteuerung zu berücksichtigen; der Berliner Anteil und der gesamte Länderanteil sind entsprechend zu erhöhen.

*) Bei Annahme von Ziffern 20 und 21 gilt Ziffer 21 hilfsweise für den Fall, daß der Deutsche Bundestag einen Beschluß gemäß Ziffer 20 nicht faßt.

(noch Ziffer 21)

- d) Für das Saarland sind die inzwischen vorliegenden korrigierten Zahlen zugrunde zu legen.
- e) Die so ermittelten Beträge sind für die jeweiligen Einzeljahre mit den tatsächlichen Zuwachsraten des Fahrzeugbestandes fortzuschreiben.

Der Bundesrat geht davon aus, daß die vorgesehene Mindestausfallgarantie auch für den Fall gilt, daß die Straßenbenutzungsgebühr keinen rechtlichen Bestand hat oder die Gebühreneinnahmen niedriger sind als die den Ländern entstehenden Steuerausfälle.

Der vorliegende Gesetzentwurf besagt nichts über den Zeitraum der Weiterleitung an die Länder. Deshalb sollte im Gesetz geregelt werden, daß der Bundesminister der Finanzen die den Ländern und dem Bund nach Maßgabe des § 16 Absätze 1 und 2 zustehenden Anteile am Gebührenaufkommen berechnet und die entsprechenden Beträge monatlich an die einzelnen Länder weiterleitet.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Mehrbelastungen der Länder in voller Höhe ausgeglichen werden müssen; die Finanzausgleichswirkungen sind daher für die jeweiligen Jahre zu berücksichtigen.

U

22. Artikel 1 (§ 16 Abs. 1 Satz 2 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 16 Abs. 1 Satz 2 nach den Worten
"stehen dem Bund zu" folgender Textteil einzufügen:

"; sie sind zweckgebunden für Unterhaltungsmaßnahmen an
Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen und
Lärmschutzmaßnahmen einzusetzen".

Begründung:

Das dem Bund zufließende Gebührenaufkommen
stellt eine zusätzliche Finanzierungsquelle
dar. Diese Mittel sollten nicht für den
Straßenneubau, sondern für Unterhaltungs-
und Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt werden.

U

23. Artikel 2 Nr. 1 (§ 9a Abs. 3 - neu - KraftStG 1979)

a) In Artikel 2 Nr. 1 ist in § 9 a folgender Absatz 3 anzu-
fügen:

"(3) Die Steuer ermäßigt sich um 50 vom Hundert des
Betrages nach Absatz 1 für Fahrzeuge, die nicht mehr
als 7 g NO_x je kWh nach Testverfahren ECE R Nr. 49
emittieren."

Begründung:

1988 waren Pkw mit 1 060 und Lkw mit 540 kt
an den Stickoxidemissionen aus dem Straßen-
verkehr beteiligt. Bis 1998 ist ein Anstieg
der NO_x-Emissionen aus dem Lkw-Verkehr auf
über 700 kt/a zu befürchten.
Mit dem Angebot einer Steuerermäßigung sollte,
ähnlich wie bei der Durchsetzung des abgas-
armen Pkw, auch bei den Lkw der Einsatz schad-
stoffarmer Fahrzeuge gefördert werden. In den
USA wird ab 1991 die Begrenzung auf ca. 7 g
NO_x/kWh gelten.

(noch Ziff. 23)

- b) Der Bundesrat bittet in diesem Zusammenhang, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens sicherzustellen, daß die finanzielle Förderung von Fahrzeugen, die nicht mehr als 7 g NO_x je kWh nach Testverfahren ECE R Nr. 49 emittieren, aufkommensneutral gestaltet wird.

Begründung:

Analog der Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen sollte ein finanzieller Anreiz für die Verwirklichung umweltpolitischer Zielsetzungen aufkommensneutral geboten werden.

R

24. Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b (§ 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG 1979)

Da durch Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b (§ 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG) zum Erlaß einer gesetzesvertretenden Verordnung ermächtigt werden soll, die zu erhöhten steuerlichen Belastungen für die Betroffenen führt, muß die Ermächtigung besonders strengen Anforderungen an die Konkretisierung genügen. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die vorgesehene Ermächtigung näher konkretisiert werden kann. Es fragt sich insbesondere, ob dem Ordnungsgeber ein "Programm" des Inhalts vorgegeben werden sollte, daß eine Anpassung einzelner Steuersätze nur in einem Umfang vorgenommen werden darf, der den Änderungen der Belastung mit sonstigen Abgaben entspricht.

R

25. Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b (§ 15 Abs. 1 Nr. 10 Satz 2 KraftStG 1979)

In Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b ist § 15 Abs. 1
Nr. 10 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Rechtsverordnung kann sich auf die Aufhebung von Teilen der Änderungen oder auf eine Anpassung einzelner Steuersätze beschränken."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.