

Empfehlungen
der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines befristeten
Solidaritätszuschlags und zur Änderung von Verbrauchsteuer-
und anderen Gesetzen (Solidaritätsgesetz)

Punkt 4 der 628. Sitzung des Bundesrates am 19. April 1991

A.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf
gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung
zu nehmen:

Ausgeliefert am 12. APR. 1991

U Ziffer 1: Zu Artikel 3a bis 3c - neu - (Änderung der Verkehrs-
VP finanzgesetze 1955 und 1971 sowie des GVFG)

Nach Artikel 3 sind folgende Artikel 3a bis 3c einzufügen:

"Artikel 3a

Änderung des Verkehrsfinanzgesetzes 1955

Das Verkehrsfinanzgesetz 1955 in der im BGBl. III Nr. 912-2 veröffentlichten bereinigten Fassung, geändert durch Artikel 8 des Steueränderungsgesetzes 1973 vom 26. Juni 1973 (BGBl. I Seite 676), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Subventionsabbaugesetzes vom 26. Juni 1981 (BGBl. I S. 537), wird in Abschnitt III wie folgt geändert:

1. Artikel 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

"Eine Betriebsbeihilfe für versteuertes Gasöl wird gewährt an Inhaber von Verkehrsbetrieben für das Gasöl, das zum Betrieb von schienengebundenen Fahrzeugen verwendet wird."

2. Artikel 4 Abs. 3 Satz 3 erhält folgende Fassung:

"Dabei werden für je 100 kg des Verbrauchs 65,30 DM angesetzt."

(noch Ziff. 1)

Artikel 3b
Änderung des Verkehrsfinanzgesetzes 1971

Das Verkehrsfinanzgesetz 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl I S. 201), geändert durch Artikel 7 des Steueränderungsgesetzes 1973 vom 26. Juni 1973 (BGBl I S. 676), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Subventionsabbaugesetzes vom 26. Juni 1981 (BGBl I S. 537), wird wie folgt gefaßt:

1. § 1 des Artikels 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Worte "bis zum 30. Juni 1983" vor dem Wort "verbraucht" gestrichen.

b) Absatz 2 Satz 3 erhält folgende Fassung:

"Dabei werden für je 100 kg des Verbrauchs in den Fällen des Absatzes 1

1. für Gasöl 65,30 DM,

2. für Flüssiggas 158,70 DM

angesetzt."

2. Artikel 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Das Mehraufkommen aufgrund des Gesetzes zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1964 und des Gesetzes über das Branntweinmonopol vom 26. Juni 1973 (BGBl I S. 691) ist darüber hinaus, soweit es - mit Ausnahme der Betriebsbeihilfen der Deutschen Bundesbahn - einen Anteil von 43,65 DM je 100 kg Gasöl und 61,25 DM je 100 kg Flüssiggas der nach Artikel 2 § 1 Abs. 1 zu leistenden Betriebsbeihilfen und einen Anteil von 20,90 DM je 100 kg Gasöl der Betriebsbeihilfen für schienengebundene Fahrzeuge übersteigt, zusätzlich zu den nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bereitgestellten Mitteln nach den Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu verwenden."

142/1/91

(noch Ziff. 1)

3. In Artikel 3 wird folgender Satz 3 angefügt:

"Von dem Mehraufkommen nach Artikel 3 dieses Gesetzes sind 25 vom Hundert für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs nach den Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und für sonstige investive Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn nach Maßgabe des jeweiligen Bundeshaushaltsgesetzes zu verwenden."

Artikel 3c

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 18. März 1971 (BGBl I S. 239) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl I S. 100) mit den Änderungen und Ergänzungen des Einigungsvertragsgesetzes vom 23. September 1990 (BGBl II/885) wird wie folgt geändert:

1. § 10 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

"Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes sind zu verwenden:

1. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich aufgrund des Artikels 8 § 1 des Steueränderungsgesetzes 1966 vom 23. Dezember 1966 (BGBl I S. 702) ergibt,
2. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich aufgrund des Artikels 1 § 1 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl I S. 201) ergibt, soweit es nach Artikel 3 des Verkehrsfinanzgesetzes für Zwecke dieses Gesetzes zur Verfügung steht."

(noch Ziff. 1)

2. In § 10 Abs. 2 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

"Die Mittel nach Artikel 3 Satz 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) werden für sonstige Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 sowie nach § 11 zur Verfügung gestellt."

3. Der bisherige Satz 3 erhält folgende Fassung:

"Im übrigen entfallen je 50 vom Hundert der Mittel nach Absatz 1 auf Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 5 Satz 1 und auf die sonstigen Vorhaben nach § 2 Abs. 1 und § 11."

- 4.a) In Nummer 1 des bisherigen Satzes 5 wird die Zahl "100 Millionen Deutsche Mark" durch die Zahl "200 Millionen Deutsche Mark" ersetzt.

- b) In Nummer 2 des bisherigen Satzes 5 wird die Zahl "50 Millionen Deutsche Mark" durch die Zahl "100 Millionen Deutsche Mark" ersetzt.

U Ziffer 2 : Zu Artikel 4 (Änderung des Straßenbaufinanzierungsgesetzes)

Artikel 4 ist zu streichen.

Begründung:

(zu Ziffern 1 und 2)

U
VP

Bereits am 9./10. Mai 1985 haben die Verkehrsminister und -senatoren der Länder die Wiedereinführung der im Jahre 1981 aufgehobenen Gasölbetriebsbeihilfe einstimmig gefordert und mit Beschluß vom 16./17. Oktober 1990 bekräftigt. Die damals getroffenen Feststellungen und Begründungen haben nicht nur nach wie vor Gültigkeit, sondern sind durch die weitere defizitäre Entwicklung des ÖPNV noch bestärkt worden. Die Abschaffung dieser Hilfe hat nicht nur die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen erheblich verschlechtert, sondern auch maßgeblich dazu beigetragen, daß das Angebot öffentlicher Verkehrsleistungen, insbesondere in der Fläche, sich deutlich verschlechtert hat.

Mit den Änderungsvorschlägen zur Einführung der Artikel 3a und 3b soll die mit dem Subventionsabbaugesetz vom 26. Juni 1981 vollzogene stufenweise Abschaffung der GÖB dadurch rückgängig gemacht werden, daß die ursprünglichen Fassungen des Verkehrsfinanzgesetzes 1955, das insbesondere die Beihilfe für die DB regelt, und des Verkehrsfinanzgesetzes 1971, das überwiegend den kommunalen ÖPNV betrifft, wieder hergestellt werden. Gleichzeitig werden die Steuersätze des Artikels 3 als Berechnungsgrundlage übernommen.

Mit der Änderung des Artikels 3b Satz 2 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 wird die frühere Regelung wieder eingeführt, nach der die Gasölbetriebsbeihilfe aus dem zweckgebundenen Aufkommen der Mineralölsteuer finanziert wird. Damit wird zwar das für Investitionen zur Verfügung stehende Volumen um 300 bis 400 Mio DM gekürzt, der sachlogisch begründete innere Zusammenhang der Steuer- und Verkehrsfinanzgesetze bleibt jedoch gewahrt.

Darüber hinaus sollen die Investitionsmittel für den ÖPNV und die Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn deutlich aufgestockt werden. Durch die mit dem vorgeschlagenen Artikel 3c verfolgte Änderung des § 10 Abs. 1 GVFG werden die 10%ige Kürzung durch das Haushaltsstrukturgesetz und die Plafondierung rückgängig gemacht.

nur VP Ferner soll durch die mit Artikel 3b Nr. 2 beabsichtigte Ergänzung des Artikels 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 - in Konkretisierung des einstimmigen Beschlusses der Verkehrsminister und -senatoren der Länder vom 28. Februar 1991 - ein Betrag in Höhe von 25 v.H. des Mehraufkommens nach Artikel 3 des Solidaritätsgesetzes für Investitionen im öffentlichen Nahverkehr und sonstige investive Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn bereitgestellt werden. Allein durch die Rückgängigmachung der 10%igen Kürzung durch das Haushaltsstrukturgesetz und die Aufhebung der Plafondierung ergibt sich ein Finanzierungsvolumen für das GVFG in Höhe von rd. 4 Mrd. DM für alle Bundesländer, also ein Gewinn von rd. 700 Mio DM, der allerdings durch die Finanzierung der Gasölbetriebsbeihilfe für die kommunalen und privaten Unternehmen etwa halbiert wird.

Dieser Betrag reicht bei weitem nicht aus, um den schon nach den geltenden Fördertatbeständen des GVFG bestehenden hohen Mittelbedarf - besonders auch in den neuen Bundesländern - zu befriedigen. So beträgt allein die Differenz zwischen den Länderanmeldungen nach § 6 GVFG und dem vom Bund bereitgestellten Finanzrahmen für die geltenden Fördertatbestände etwa 1 Mrd. DM. Allein die notwendige Erweiterung bestehender Fördertatbestände erfordert nach einer Aufstellung des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe und des Deutschen Städtetages einen Mehrbedarf von weiteren rd. 765 Mio DM (Finanzierung des Nahverkehrs, Seite 24, August 1990). Es ist inzwischen unbestritten, daß die Eisenbahn zügig ausgebaut und modernisiert werden muß, um zumindest einen Teil des Verkehrszuwachses aufzufangen. Der geschätzte Investitionsbedarf allein der Deutschen Bundesbahn für die Jahre 1990 bis 1994 beträgt 33,6 Mrd. DM; hinzu kommt der derzeit nicht abschätzbare erhebliche Investitionsbedarf der Reichsbahn.

Um wenigstens einen Teil dieses Bedarfes für den ÖPNV und die Eisenbahn decken zu können, soll in Konkretisierung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 28. Februar 1991 ein Betrag in Höhe von 25 v.H. des Mehraufkommens aus der nach Artikel 3 des Solidaritätsgesetzes sich ergebenden Mineralölsteuer zur Verfügung gestellt werden. Nach den Zahlen der allgemeinen Gesetzesbegründung unter Nr. 5 handelt es sich um einen Jahresbetrag in der Größenordnung von 3,5 Mrd. DM. Seine Aufteilung auf den öffentlichen Personennahverkehr und sonstige Investitionen der Eisenbahnen soll nicht festgeschrieben werden, sondern der Haushaltsentscheidung des Bundestages überlassen bleiben.

Soweit die danach bereitgestellten zusätzlichen Mittel nach dem GVFG verausgabt werden, bleibt der im Einigungsvertrag ausgehandelte Verteilungsschlüssel zwischen Alt- und Neu-Ländern bestehen. Durch den Änderungsvorschlag zu § 10 Abs. 2 GVFG wird der darauf entfallende Anteil dieses Mehraufkommens allein für investive Maßnahmen des ÖPNV zur Verfügung gestellt, so daß insoweit eine hälftige Aufteilung auf Straßenbauvorhaben entfällt. Die Erhöhung der Ansätze für das GVFG-Bustörderprogramm beruht auf Schätzungen des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe.

142/1/91

- 8 -

nur U Der Ausbau eines leistungsfähigen Gesamtverkehrssystems - insbesondere des Schienenverkehrs und des ÖPNV in den neuen Bundesländern - erfordert, daß die gesamten Einnahmen aus dem Mineralölsteuermehraufkommen diesem Verwendungszweck zugeführt werden.

In diesem Sinne hat sich auch die Verkehrsministerkonferenz vom 27./28.2.1991 geäußert.

Die von der Bundesregierung verfolgten Ziele - insbesondere die CO₂-Minderungsziele im Verkehrsbereich (Beschluß des Bundeskabinetts vom 13.05.1990 um 10 % bis zum Jahre 2005) und eine Umkehrung der Trend-Prognosen für die zu erwartende Steigerung der CO₂-Emissionen (Erhöhung um 27 % bis zum Jahre 2000) sind nur zu erreichen, wenn die durch die Mineralölsteuererhöhung gewonnenen Finanzmittel dem erweiterten Verwendungszweck des Art. 1 in voller Höhe zugeführt werden. Dieses ist insbesondere vor dem Hintergrund einer notwendigen Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrssysteme in den neuen Bundesländern dringend geboten.

Diese Forderung ist im übrigen begründet, weil durch die Gesetzesänderung vom 20. Dezember 1988 die gewonnenen Finanzmittel nicht der Zweckbindung des Straßenbaufinanzierungsgesetzes zugeführt worden sind.

B.

Ziffer 3: Der federführende Finanzausschuß und der Wirtschaftsausschuß empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.