

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

A. Zielsetzung

Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für eine Gebührenerhebung von schweren Nutzfahrzeugen auf Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland ab 1. Januar 1995 im Regionalverbund mit den Benelux-Staaten und Dänemark.

B. Lösung

Zustimmung zu dem von der Bundesregierung am 15. Dezember 1993 paraphierten und unmittelbar zur Unterzeichnung anstehenden Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen und Anordnung der Gebührenpflicht für die Benutzung sämtlicher Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993. Die Verwaltung des Gebühreneinzugs und die Kontrolle obliegt im Geltungsbereich dieses Gesetzes in erster Linie dem Bundesamt für Güterverkehr. Das Gebührenaufkommen steht dem Bund zu.

Fristablauf: 24.03.94

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Das Gesetz wird im Rahmen des Bundeshaushalts kostenwirksam im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr, wo für den notwendig werdenden Organisationsaufbau eines Systems zur Verwaltung, Überwachung und Kontrolle der Gebührenerhebung für das Haushaltsjahr 1994 knapp 10 Mio DM erwartet werden. Die Gesamtkosten werden im Haushaltsjahr 1995 auf rd. 58 Mio DM geschätzt. In den Haushaltsjahren 1996 und 1997 werden diese sich voraussichtlich auf jeweils 50 Mio DM belaufen. Die Einnahmen des Bundes aus dem Gebührenaufkommen werden im Haushaltsjahr 1994 auf ca. 10 Mio DM und ab 1995 auf rund 700 Mio DM pro Haushaltsjahr geschätzt. Die Ausgaben sind im Bundeshaushalt - Epl. 12 - zusätzlich zu veranschlagen.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände werden kaum Auswirkungen aufgrund dieses Gesetzes erwartet.

Bundesrat

Drucksache 133/94

10.02.94

VP - Fz - In - R - U

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) - 920 00 - Au 10/94

Bonn, den 10. Februar 1994

An den
Präsidenten des Bundesrates

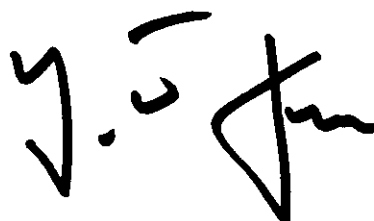
Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Fristablauf: 24.03.94

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. S. J.' or similar, written in a cursive style.

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

Der Bundestag hat mit der Mehrheit seiner Mitglieder und mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Zustimmung zum Übereinkommen

Dem in ... am ... von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht. Die Bestimmungen des Übereinkommens finden ab 1. Januar 1995 Anwendung.

Artikel 2

**Gesetz zur Durchführung des Übereinkommens vom ...
über die Erhebung von Gebühren
für die Benutzung bestimmter Straßen
mit schweren Nutzfahrzeugen
(Autobahnbenutzungsgebührengesetz für
schwere Nutzfahrzeuge- ABBG)**

§ 1

Autobahnbenutzungsgebühr

(1) Im Geltungsbereich dieses Gesetzes wird nach diesem Übereinkommen für die Benutzung von Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 279 S. 32) über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten eine Gebühr erhoben.

(2) Hiervon ausgenommen sind folgende Bundesautobahnabschnitte:

1. Die Bundesautobahn A 6 von der deutsch-französischen Grenze bis zum Autobahndreieck Saarbrücken in beiden Fahrtrichtungen.
2. Die Bundesautobahn A 5 von der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlußstelle Müllheim/Neuenburg in beiden Fahrtrichtungen

(3) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Gebührenpflicht nach Artikel 3 Abs. 2 des Übereinkommens über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen vom (einsetzen: Unterzeichnungsdatum und Fundstelle des Übereinkommens) und unter den dort genannten Voraussetzungen auf andere genau bezeichnete Abschnitte von Bundesfernstraßen auszudehnen. In diesem Fall ist auf die Gebührenpflichtigkeit dieser Straßenabschnitte in geeigneter Weise hinzuweisen.

§ 2

Gebührenentrichtung

(1) Die Gebühren nach diesem Übereinkommen sind an das Bundesamt für Güterverkehr zu entrichten.

(2) Verpflichtet sich ein Dritter zur Entrichtung der Gebühr und stellt er hierüber dem Gebührenschuldner eine Bescheinigung aus, so kann das Bundesamt für Güterverkehr diese Bescheinigung der Bescheinigung nach Art. 9 des Übereinkommens gleichstellen. Die Entscheidung ist im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

§ 3

Kontrolle

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes. Daneben überwachen auch die Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen und im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben die Grenzpolizeidienststellen und die Polizei der Länder die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes. Die mit der Kontrolle Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr sind Vollzugsbeamte im Sinne des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang durch Vollzugsbeamte des Bundes.

(2) Die Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr und der Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen können Kraftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zum Zwecke der Kontrolle anhalten. Die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Personen sind zu befolgen. Dies entbindet den Verkehrsteilnehmer nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(3) Der Fahrzeugführer hat der zur Kontrolle befugten Person die Bescheinigung nach Artikel 9 des Übereinkommens, den Fahrzeugschein, die Beförderungspapiere und den Reisepaß oder Personalausweis zur Prüfung auszuhändigen. Er hat Auskunft über alle Tatsachen zu erteilen, die für die Durchführung der Kontrolle von Bedeutung sind.

(4) Die Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr sind berechtigt, die Gebühr für die Weiterfahrt am Ort der Kontrolle zu erheben. Auch die Beauftragten der Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen sind berechtigt, die Gebühr für die Weiterfahrt am Ort der Kontrolle zu erheben. Sie können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Gebühr untersagen, wenn die Gebühr trotz Aufforderung am Ort der Kontrolle nicht entrichtet wird und Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Gebühr bestehen.

§ 4

Bußgeldvorschrift

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
1. a) als Fahrzeugführer eine Straße im Sinne des § 1 Abs. 1 oder einer Rechtsverordnung nach § 1 Abs. 3 mit einem Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 1 benutzt oder
 - b) als Halter des Motorfahrzeuges oder als Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeuges bestimmt, oder als Eigentümer des Motorfahrzeuges eine solche Benutzung anordnet oder zuläßt,
- obwohl die nach diesem Gesetz geschuldete Gebühr nicht entrichtet und nicht gestundet worden ist,
2. als Fahrzeugführer entgegen § 3 Abs. 2 Satz 2 ein Zeichen oder eine Weisung einer zur Kontrolle befugten Person nicht befolgt oder
 3. a) als Fahrzeugführer entgegen Artikel 9 Abs. 3 des Übereinkommens die Bescheinigung nicht mitführt oder entgegen § 3 Abs. 3 Satz 1 einer zur Kontrolle befugten Person die dort genannten Dokumente nicht aushändigt oder
 - b) als Halter des Motorfahrzeugs oder als Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, oder als Eigentümer des Motorfahrzeuges anordnet oder zuläßt, daß die Bescheinigung entgegen Artikel 9 Abs. 3 des Übereinkommens nicht mitgeführt wird oder die in § 3 Abs. 3 Satz 1 genannten Dokumente nicht ausgehändigt werden.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Güterverkehr.

§ 5

Register

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr führt ein Register über die abgeschlossenen Verfahren nach § 4 Abs. 1, soweit dies zur Erteilung von Auskünften für Zwecke der Verfolgung weiterer Ordnungswidrigkeiten nach § 4 Abs. 1 erforderlich ist.

(2) In dem Register sind zu speichern:

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Betroffenen, Name und Anschrift des Unternehmens,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit und die angewendeten Bußgeldvorschriften,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts der Rechtskraft,
5. die Höhe der Geldbuße.

(3) Auskünfte aus dem Register dürfen nur an die nach § 4 Abs. 3 für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 4 Abs. 1 zuständige Verwaltungsbehörde und Gerichte zu dem in Absatz 1 genannten Zweck erteilt werden. Die übermittelten Daten dürfen nur zu dem Zweck verwendet werden, zu dessen Erfüllung sie übermittelt worden sind.

(4) Eine Eintragung wird zwei Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides gelöscht.

§ 6

Gebührenaufkommen

Das Gebührenaufkommen steht dem Bund zu.

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 35 Abs. 1 Nr. 10 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch das Gesetz vom 15. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2804) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

"10. zur Verfolgung von Ansprüchen nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz vom (einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes)".

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Artikel 1 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Im übrigen tritt dieses Gesetz am 1. Januar 1995 in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 19 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

BegründungI. Allgemeiner Teil

Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und die Erzielung eines angemessenen Beitrages zu den Wegekosten für schwere Nutzfahrzeuge war Gegenstand jahrzehntelanger Verhandlungen im Rahmen des Rates der Europäischen Gemeinschaften.

Eine mit dem Straßenbenutzungsgebührengesetz vom 30. April 1990 versuchte nationale Lösung in diesem Bereich ist durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 19. Mai 1992 verhindert worden.

Nach abermaligen zähen und langwierigen Verhandlungen im Rahmen des Rates der Europäischen Gemeinschaften konnte sich der Rat der EG-Verkehrsminister auf seiner Sonder-tagung am 19. Juni 1993 schließlich auf ein System zur Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr in der Gemeinschaft politisch einigen. Für die Bundesrepublik Deutschland war es dabei von besonderer Bedeutung, daß es nunmehr ohne EG-rechtliches Risiko möglich wurde, die Kfz-Steuern für Lkw oberhalb eines vorgesehenen Mindest-satzes zu verändern. Gleichzeitig wurde die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen eines Regionalverbundes mit den Benelux-Staaten und Dänemark eine zeitbezogene Autobahnge-bühr für schwere deutsche und ausländische Nutzfahrzeuge einzuführen.

Das von der Bundesregierung am ... in ... gezeichnete Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen setzt die am 19. Juni 1993 in Luxemburg abgegebene ge-

meinsame Erklärung um, die die Verkehrsminister Belgiens, Dänemarks, Luxemburgs, der Niederlande und Deutschlands über ein gemeinsames Benutzungsgebührensystern für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, abgegeben haben. Dabei bewegt sich dieses Übereinkommen im Rahmen der vom Rat der Europäischen Gemeinschaften am 25. Oktober 1993 verabschiedeten Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten und macht von der hierin vorgesehenen Möglichkeit der Erhebung von Benutzungsgebühren im Verbund Gebrauch.

Dieses innerhalb kürzester Zeit zustandegekommene Übereinkommen stellt für alle Vertragsparteien und damit auch für die Bundesrepublik Deutschland ein neues Instrument zur Erhebung zeitabhängiger Gebühren im Verbund und damit einen Einstieg in eine gerechtere Anlastung der Wegekosten im Bereich des Schwerlastverkehrs dar. In diesem Sinne besitzt dieses Übereinkommen einen Übergangsweisen Charakter, bis die technischen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind, um ein generelles, entfernungsabhängiges, elektronisches Gebührensystem einführen zu können. Dementsprechend ist nach dem Übereinkommen jedem Unterzeichnerstaat freigestellt, nach dem 1. Januar 1998 ein derartiges generelles, entfernungsabhängiges und elektronisches Gebührensystem einzuführen, das dann durch seine Streckenbezogenheit noch stärker nutzungsabhängig sein wird und zu einer noch konsequenteren Umsetzung des Verursacherprinzips im Bereich des Straßenverkehrs führen wird. Den Kernbereich

des Übereinkommens bilden dabei im wesentlichen folgende Regelungen:

- Die Vertragsparteien werden eine gemeinsame Autobahngebühr auf ihrem Hoheitsgebiet für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 12 t haben, erheben. Jede Vertragspartei kann dabei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge die Gebührenpflicht über die Autobahnen hinaus auf das gesamte Straßennetz ausdehnen.
- Es wird Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresgebühren geben. Es ist zulässig, daß eine Vertragspartei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erhebt.
- Die Gebühr wird einschließlich der Verwaltungskosten für Kraftfahrzeuge mit bis zu 3 Achsen bzw. 4 oder mehr Achsen für ein Jahr 750 ECU bzw. 1250 ECU, für einen Monat 75 ECU bzw. 125 ECU, für eine Woche 20 ECU bzw. 33 ECU betragen. Die Gebühr für einen Tag beträgt für beide Fahrzeugklassen einheitlich 6 ECU.
- Aus wirtschaftlichen, geographischen und politischen Gründen sind übergangsweise bis zum 31. Dezember 1996 bzw. 31. Dezember 1997 Ermäßigungen bei der Gebühr um die Hälfte für Kraftfahrzeuge vorgesehen, die in Irland und Portugal bzw. in Griechenland zugelassen sind.

- Der Nachweis über die Entrichtung der Gebühr wird über eine entsprechende Bescheinigung erbracht.
- Es ist vorgesehen, daß alle praktischen Fragen, wie z. B. die Organisation der Gebührenerhebung sowie die Möglichkeit der Gebührenentrichtung bereits außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien, auf Verwaltungsebene geregelt werden.

Im Übereinkommen werden im Rahmen der Inkrafttretungsregelung durch die Möglichkeit der vorläufigen Anwendung des Übereinkommens Vorkehrungen getroffen, daß eine Gebührenerhebung in der Bundesrepublik Deutschland entsprechend diesem Übereinkommen ab 1. Januar 1995 verwirklicht werden kann.

Mit dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen und dem Gesetz zur Durchführung dieses Übereinkommens (Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge- ABBG) werden die rechtlichen Voraussetzungen für eine Gebührenerhebung von schweren Nutzfahrzeugen auf Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland ab 1. Januar 1995 geschaffen.

Das Durchführungsgesetz beschränkt sich dabei auf die notwendigsten nationalen Bestimmungen. Die hierfür notwendigen materiellen Regelungen werden in einem unter Artikel 2 zusammengefaßten Gesetz zur Durchführung des Übereinkommens vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge- ABBG) getroffen.

Die wichtigsten Regelungen sind dabei:

- Von der Gebührenpflicht wird die Benutzung sämtlicher Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 erfaßt. Kleine Abschnitte im deutsch-französischen Grenzraum sind ausgenommen.
- Eine Verordnungsermächtigung erlaubt dem Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates die Gebührenpflicht, insbesondere aus Sicherheitsgründen, auch auf andere Abschnitte von Bundesfernstraßen auszudehnen, um gegebenenfalls unerwünschten Verkehrsverlagerungen zu begegnen.
- Die Verwaltung des Gebühreneinzugs und die Kontrolle obliegt dem Bundesamt für Güterverkehr. Daneben sind in die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes auch die Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen und im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben die Grenzpolizeidienststellen und die Polizei der Länder eingebunden.
- Die Nichtbeachtung der Vorschriften dieses Gesetzes kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000 DM belegt werden. Über abgeschlossene Bußgeldverfahren führt das Bundesamt für Güterverkehr ein Register.
- Das Gebührenaufkommen steht dem Bund zu.

Das Gesetz soll am 1. Januar 1995 in Kraft treten.

Kosten

Das Gesetz wird im wesentlichen in folgenden Bereichen kostenwirksam:

Dem Bund entstehen durch die Verwaltung und Überwachung der Gebühr sowie der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes Personal- und Sachkosten im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr. Um die Kosten für den Gebühreneinzug möglichst günstig und den Gebühreneinzug selbst möglichst kundennah zu gestalten, soll sich das Bundesamt für Güterverkehr privater Dienstleistungserbringer bedienen.

Für die im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben ebenfalls in die Kontrolle einbezogenen Dienststellen des Bundes und der Länder werden keine vermehrten Personal- und Sachkosten im Rahmen dieses Gesetzes erwartet.

Für den notwendig werdenden Aufbau der Organisation (Verwaltung, Überwachung und Kontrolle der Gebührenerhebung) werden im Haushaltsjahr 1994 im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr Kosten von knapp 10 Mio DM (Sach- und Investitionskosten) erwartet; für den Betrieb laufende Kosten (Personal-, Sach- und Investitionskosten) in 1995 in Höhe von ca. 33 Mio DM und 1996/97 von jeweils ca. 25 Mio DM. Die Ausgaben sind im Bundeshaushalt - Epl. 12 - zusätzlich zu veranschlagen.

Diesen Ausgaben steht ein Gebührenaufkommen von ca. 10 Mio DM im Haushaltsjahr 1994 und beginnend 1995 pro Haushaltsjahr von rund 700 Mio DM gegenüber.

Für die Abgeltung der Leistungen der privaten Dienstleistungserbringer wird sich das Gebührenaufkommen beginnend 1995 um Kosten in Höhe von rd. 25 Mio DM jährlich vermindern.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz nur ausnahmsweise Auswirkungen, wenn von diesen im Rahmen nicht hoheitlicher Tätigkeiten eingesetzte Kraftfahrzeuge künftig der Gebührenpflicht unterliegen.

Preiswirkungen:

Die bisher gebührenfreie Abwicklung von Gütertransporten mit schweren Nutzfahrzeugen auf Bundesautobahnen wird mit dem Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 1995 in der Regel gebührenpflichtig und damit verteuert werden. Es muß daher mit geringen Transportpreiserhöhungen gerechnet werden, ohne daß sich deren Ausmaß auch mit Blick darauf, inwieweit diese im Markt durchsetzungsfähig sein werden, im vorhinein quantifizieren läßt. Hieraus resultierende Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau sind daher nicht auszuschließen, werden aber wegen der niedrigen Gebührenhöhe und des ohnehin geringen Anteils der Transportkosten an den gesamten Produktkosten und damit am Gesamtwarenwert als gering eingeschätzt.

Das gleiche gilt mit Blick auf die öffentlichen Haushalte des Bundes, der Länder, der Gemeinden und Gemeindeverbände für die entstehenden Kosten aus deren Betätigung im allgemeinen Wirtschaftsleben.

Das Ziel eines Einstiegs in eine gerechtere Wegekostenanlastung im Bereich des Straßengüterverkehrs, die sich für in- und ausländische Lkw gleichermaßen und damit wettbewerbsneutral auswirkt, ist anders als über eine Gebührenerhebung für die Benutzung des Verkehrsweges durch bestimmte Kraftfahrzeuge nicht zu erreichen und ist daher geboten.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Artikel 1 enthält die Zustimmung zu dem von der Bundesregierung am ... in ... unterzeichneten Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen. Die Gebührenerhebung entsprechend diesem Übereinkommen soll in der Bundesrepublik Deutschland ab 1. Januar 1995 vorgenommen werden, gegebenenfalls auch auf Grund einer vorläufigen Anwendung des Übereinkommens nach seinem Artikel 19 Abs. 3.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält aus den bereits im allgemeinen Teil dargelegten Gründen die notwendigen ergänzenden innerstaatlichen Bestimmungen zur Durchführung des Übereinkommens vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge- ABBG).

Zu § 1

§ 1 Abs. 1 wiederholt im wesentlichen die in Artikel 3 Abs. 1 Satz 1 des Übereinkommens getroffene Regelung der Gebührenpflicht und konkretisiert sie für den Geltungsbereich dieses Gesetzes auf die Benutzung von Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993.

In Absatz 2 wird von der in Artikel 3 Abs. 1 Satz 2 des Übereinkommens vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte grenzüberschreitende Autobahnabschnitte zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die nicht dem Gebührenverbund angehören, von der Gebühr auszunehmen. Diese Fallgestaltung ist derzeit nur an Autobahngrenzübergängen zur französischen Republik gegeben und wird französischen Wünschen mit Blick auf die in Frankreich übliche Gebührenpraxis Rechnung tragen. Die Mautpflicht der Autobahnen in Frankreich setzt ebenfalls erst in einigen Kilometern Abstand von den Grenzübergängen ein. Die Herausnahme der Bundesautobahn A 5 auf dem Streckenabschnitt zwischen der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel und der deutsch-französischen Grenze bei Müllheim/Neuenburg beugt überdies ansonsten zu erwartenden Verkehrsverlagerungen des französisch-deutsch-schweizerischen Grenzverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz vor. Dort träfe dieser dann auf schweizerische, deutsche und französische Grenzübergänge im nachgeordneten Straßennetz, die für die Abfertigung dieser Verkehre in der Regel nicht ausgestattet sind. Die für die Abfertigung dieser Verkehr eingerichteten Grenzübergangsstellen an der A 5 würden demgegenüber nicht mehr entsprechend genutzt.

Absatz 3 sieht eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates zur Ausdehnung der Gebührenpflicht nach Artikel 3 Abs. 2 des Übereinkommens auf andere genau bezeichnete Abschnitte von Bundesfernstraßen vor. Durch die Verordnungsermächtigung soll das Bundesministerium für Verkehr in die Lage versetzt werden, durch die Gebührenpflicht auf Autobahnen ggf. ausgelöste und aus Sicherheitsgründen nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen auf andere Bundesfern-

straßen durch eine Ausdehnung der Gebührenpflicht auf solche Straßenabschnitte zu begegnen. Dies kann nur im Wege einer Verordnungsermächtigung geregelt werden, da diese Fälle erst im Verlauf der Gebührenerhebungspraxis tatsächlich auftreten und daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht hinreichend bestimmt geregelt werden können. In diesen Fällen ist vorgesehen, daß aus Gründen der Rechtssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in geeigneter Weise auf die Gebührenpflichtigkeit dieser Straßenabschnitte hinzuweisen ist:

Zu § 2

§ 2 Absatz 1 bestimmt, daß die Einziehung und Verwaltung der Gebühren dem Bundesamt für Güterverkehr übertragen wird.

Die Übertragung dieser neuen Aufgabe auf eine Bundesoberbehörde ergibt sich aus folgenden Gründen:

- Es wird eine für das gesamten Bundesgebiet einheitlich handelnde Verwaltung benötigt. Denn es muß zum Zwecke der Gebühreneinzahlung und -überwachung ein zentrales, EDV-gestütztes Rechnungswesen aufgebaut werden.
- Da eine gemeinsame Gebührenerhebung im Verbund mit den Benelux-Staaten und Dänemark nach dem Übereinkommen vorgesehen ist, ist eine intensive Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Stellen erforderlich, die ihrerseits möglichst nur mit einer Verwaltung zusammenarbeiten wollen.

Absatz 2 soll ermöglichen, daß die Gebühr nicht nur auf dem direkten Wege vom Gebührenschuldner zum Bundesamt für Güterverkehr, sondern auch durch Vermittlung privater Stellen (z. B. Gewerbeorganisationen, Kreditkartengesellschaften) im Inland und Ausland entrichtet wird. Dies erlaubt den zügigen Erwerb von Bescheinigungen an Brennpunkten des Straßengüterverkehrs und ist unentbehrlich, damit keine Grenzaufenthalte wegen der Gebührenerichtung notwendig werden. Die Einziehung der Gebühr und die Ausstellung von Gebührenbescheinigungen durch private Stellen wäre eine hoheitliche Maßnahme und bedürfte im Inland einer Beleihung, im Ausland würde sie wegen Artikel 24 Abs. 1 GG auf Schwierigkeiten stoßen. Möglich ist jedoch die Entrichtung der Gebühr durch einen Dritten im Auftrage des gesetzlichen Gebührenschuldners. Die Rechtsbeziehungen zwischen dem Gebührenschuldner und dem in seinem Auftrage handelnden Dritten sind privatrechtlicher Natur. Der Auftragnehmer kann dem Gebührenschuldner über die Annahme des Auftrages eine Bescheinigung ausstellen; das Bundesamt für Güterverkehr kann diese Bescheinigung als einer Gebührenbescheinigung gleichwertig anerkennen. Dies ist unbedenklich, wenn durch einen entsprechenden Vertrag zwischen dem Bundesamt für Güterverkehr und dem Dritten die Entrichtung der Gebühr durch den Dritten sichergestellt wird.

Zu § 3

Die Einhaltung der Gebührenpflicht kann nur durch Stichproben kontrolliert werden. Eine systematische Kontrolle scheidet aus, weil

- die Auffahrt auf die gebührenpflichtige Autobahn im Inland durch Mautstellen nicht kontrolliert werden kann,
- lückenlose Kontrollen an den Grenzübergängen nicht erfolgen können und an den Binnengrenzen der Europäischen Union auch nicht mehr durchgeführt werden dürfen,
- derzeit eine elektronische Erfassung der Fahrzeugbewegung nicht möglich ist,
- durch Plaketten eine dem differenzierten Gebührensystem entsprechende Kontrolle nicht gewährleistet werden kann.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt die für die Kontrolle zuständige Behörde. Die Kontrolle soll im Regelfall durch das Bundesamt für den Güterverkehr erfolgen, das nach § 54 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) des Güterkraftverkehrsgesetzes ohnehin bereits für die Überwachung der Rechtsvorschriften über die Abgaben, die für das Halten oder Verwenden von Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung sowie für die Benutzung von Straßen anfallen, zuständig ist. Daneben sollen auch die Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen und im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben auch die Grenzpolizeidienststellen (z. B. Bundesgrenzschutz, Bayerische Grenzpolizei) und die Polizei der Länder Kontrollen vornehmen können, da diese aus anderen Gründen ohnehin bereits in die Überwachung des Straßenverkehrs eingebunden sind.

Absatz 2 sieht zum Zwecke der Kontrolle ein Anhalterecht der Beauftragten des Bundesamtes für den Güterverkehr

und der Zollbehörden im Rahmen von zollamtlichen Überwachungsmaßnahmen vor. Für die Grenzpolizeidienststellen und die Polizei ergibt sich das Anhalterecht bereits aus anderen gesetzlichen Bestimmungen.

Absatz 3 regelt das Ausmaß der Kontrollen. Neben der Kontrolle der Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr kann die Kontrolle des Fahrzeugscheins erforderlich sein, um z. B. das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs zuverlässig festzustellen (insbes. bei ausländischen Fahrzeugen). Die Kontrolle der Beförderungspapiere kann insbesondere erforderlich sein, um im Falle von Verstößen gegen dieses Gesetz Anhaltspunkte für die Schwere des Verstoßes zu gewinnen.

Die Prüfung des Passes oder des Personalausweises des Fahrers und das Verlangen von Auskünften kommen vor allem dann in Betracht, wenn der Fahrer keine gültige Gebührenbescheinigung vorweisen kann und dann die Identität des Fahrers, der ihm gegenüber weisungsberechtigten Personen und die näheren Umstände des Verstoßes festgestellt werden müssen.

Absatz 4 ermöglicht die Erhebung der Gebühr für die Weiterfahrt am Ort der Kontrolle. Dadurch soll die Sicherheit der Einbringung der Gebühr erhöht und das Verfahren vereinfacht werden. Lediglich für die Polizei einschließlich der Grenzpolizeidienststellen wird von der Möglichkeit der Erhebung der Gebühren am Ort der Kontrolle abgesehen, da die Polizei und die Grenzpolizeidienststellen mit den ihnen in der Regel fremden Aufgaben der Einziehung und Abrechnung von Geldbeträgen nicht belastet werden sollen.

Ein Verbot der Weiterfahrt kann insbesondere begründet sein, wenn im Bundesgebiet möglicherweise kein zahlungsfähiger Schuldner erreichbar ist, wenn der Fahrer die Aushändigung der verlangten Dokumente zur Prüfung verweigert, oder wenn er die verlangten Auskünfte nicht erteilt. Bei der Entscheidung über ein Verbot zur Weiterfahrt wird der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten sein. Einzelheiten dazu können innerdienstlich näher geregelt werden.

Die Verfolgung als Ordnungswidrigkeit bleibt vorbehalten (§ 4).

Zu § 4

Die in § 3 Abs. 4 vorgesehene Nacherhebung der Gebühr alleine reicht nicht aus, um die Einhaltung des Gesetzes zu gewährleisten. Es bedarf daneben einer ausreichenden Abschreckung insbesondere mit Blick auf die Hinterziehung von Gebühren und auf Maßnahmen, die darauf abzielen, sich der Kontrolle zu entziehen.

Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a betrifft den Fall, daß der Fahrzeugführer gebührenpflichtige Straßen mit gebührenpflichtigen Kraftfahrzeugen benutzt und weder der Unternehmer noch der Fahrer noch ein Dritter die erforderliche Gebühr entrichtet hat und die Entrichtung der Gebühr auch nicht gestundet wurde.

Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe b betrifft den Fall, daß der Halter des Zugfahrzeugs (Motorfahrzeug) oder die Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, oder Eigentümer des Motorfahrzeugs ist, anordnet oder zuläßt, daß gebührenpflichtige Straßen mit gebührenpflichtigen

Kraftfahrzeugen benutzt werden, obwohl weder der Unternehmer noch der Fahrer noch ein Dritter die erforderliche Gebühr entrichtet hat und die Entrichtung der Gebühr auch nicht gestundet wurde.

Absatz 1 Nr. 2 betrifft den Fall, daß der Fahrer die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Personen nicht befolgt, etwa trotz Anhaltegebot die Fahrt fortsetzt und sich dadurch der Kontrolle entzieht.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe a betrifft den Fall, daß der Fahrzeugführer entgegen der Mitführungspflicht eine Bescheinigung nicht mitführt oder den Fahrzeugschein, die Beförderungspapiere und den Reisepaß oder Personalausweis der zur Kontrolle befugten Person nicht aushändigt.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe b betrifft den Fall, daß der Halter des Zugfahrzeuges (Motorfahrzeug) oder die Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, oder Eigentümer des Motorfahrzeugs ist, anordnet oder zuläßt, daß die Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr entgegen der Mitführungspflicht nicht mitgeführt wird, oder der Fahrzeugführer den Fahrzeugschein, die Beförderungspapiere und den Reisepaß oder Personalausweis der zur Kontrolle befugten Person nicht aushändigt.

Absatz 2 sieht eine Bewehrung der Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld bis zu 10.000,-- I.M vor, weil bei den o. g. Ordnungswidrigkeiten insbesondere bei wiederholten Verstößen den Betroffenen unter Umständen erhebliche Vorteile entzogen werden müssen.

Absatz 3 weist die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten dem Bundesamt für Güterverkehr zu, weil dieses hierbei besondere Erfahrungen besitzt.

Zu § 5

Die Anlegung eines Registers über abgeschlossene Ordnungswidrigkeitenverfahren ist vor allem erforderlich, um wiederholte Ordnungswidrigkeiten festzustellen. Die Feststellung, ob ein Wiederholungsfall vorliegt, kann von erheblicher Bedeutung für die Höhe der zu verhängenden Geldbuße sein.

Entsprechend den Erfordernissen des Datenschutzes wird in Absatz 1 die Zweckbestimmung und Zweckbindung des Registers und in Absatz 2 der Inhalt des Registers festgelegt.

Absatz 3 legt den Adressatenkreis für Übermittlungen fest und läßt dabei keine Durchbrechung der Zweckbindung zu. Absatz 4 bestimmt, wann die Löschung der Eintragungen zu erfolgen hat.

Als für die Führung des Registers zuständige Stelle ist das Bundesamt für Güterverkehr bestimmt.

Zu § 6

Das Gebührenaufkommen steht dem Bund als Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen zu.

Zu Artikel 3

Die Änderung in § 35 Absatz 1 Nr. 10 des Straßenverkehrsgesetzes ist eine Folgeänderung, die sich daraus ergibt, daß das Straßenbenutzungsgebührengesetz vom 30. April 1990 am 31. Dezember 1993 außer Kraft getreten ist. An dessen Stelle tritt hier nunmehr das vorliegende Gesetz.

Die Vorschrift in Artikel 35 Abs. 1 Nr. 10 Straßenverkehrsgesetz ist erforderlich, um für den Fall, daß der Fahrzeugführer entgegen einer Weisung nach § 3 Absatz 2 des Durchführungsgesetzes (Autobahnbenutzungsgebührengesetz - ABBG) nicht anhält und sich dadurch der Kontrolle entzieht, für die Verfolgung möglicher Gebührenansprüche den Halter des Kraftfahrzeugs feststellen zu können.

Zu Artikel 4

Artikel 4 enthält die Bestimmungen über das Inkrafttreten. Die Bestimmung des Artikels 4 Abs. 1 Satz 1 setzt die Bundesregierung in die Lage, die Mitteilung, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens erfüllt sind, an den Verwahrer des Übereinkommens abzugeben. Die übrigen Bestimmungen dieses Gesetzes treten am 1. Januar 1995 in Kraft.

Absatz 2 enthält die übliche Bekanntmachungsvorschrift bei völkerrechtlichen Übereinkommen.

Übereinkommen
über die Erhebung von Gebühren
für die Benutzung
bestimmter Straßen
mit schweren Nutzfahrzeugen

Inhaltsübersicht

- Artikel 1: Zweck des Übereinkommens
- Artikel 2: Begriffsbestimmungen
- Artikel 3: Gebührenpflicht
- Artikel 4: Ausnahmen von der Gebührenpflicht (Befreiungen)
- Artikel 5: Gebührenschuldner
- Artikel 6: Gebührenerhebung
- Artikel 7: Entrichtungszeitraum
- Artikel 8: Gebührensätze
- Artikel 9: Nachweis der Gebührenentrichtung
- Artikel 10: Erstattung bei Nichtbenutzung
- Artikel 11: Kontrolle
- Artikel 12: Sanktionen
- Artikel 13: Verteilung des Gebührenaufkommens
- Artikel 14: Einrichtung eines Koordinierungsausschusses
- Artikel 15: Schiedsverfahren
- Artikel 16: Beitritt
- Artikel 17: Verzicht auf Gebührenerhebung
- Artikel 18: Kündigung
- Artikel 19: Inkrafttreten
- Artikel 20: Geltungsdauer

Die Regierungen
des Königreichs Belgien,
des Königreichs Dänemark,
der Bundesrepublik Deutschland,
des Großherzogtums Luxemburg und
des Königreichs der Niederlande -

aufgrund der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten,

aufgrund der während der 1668. Tagung des Rates der Europäischen Gemeinschaften am 7., 8. und 19. Juni 1993 in Luxemburg abgegebenen Gemeinsamen Erklärung der belgischen, der dänischen, der deutschen, der luxemburgischen und der niederländischen Delegation zu einem gemeinsamen Benutzungsgebührensystem -

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Zweck des Übereinkommens

Zweck dieses Übereinkommens ist die Erhebung einer gemeinsamen Benutzungsgebühr durch die Vertragsparteien für Kraftfahrzeuge, die bestimmte Straßen in ihrem Hoheitsgebiet benutzen, sowie die Festlegung der Bedingungen und Verfahren zur Verteilung der Gebühreneinnahmen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

(1) Es gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten, im folgenden als Richtlinie bezeichnet.

(2) Im übrigen bedeutet im Sinne dieses Übereinkommens

"Hoheitsgebiet der Vertragsparteien" das jeweilige europäische Hoheitsgebiet des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, des Großherzogtums Luxemburg und des Königreichs der Niederlande.

Artikel 3

Gebührenpflicht

(1) Die Vertragsparteien erheben in ihrem Hoheitsgebiet für die Benutzung von Autobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie ab 1. Januar 1995 entsprechend diesem Übereinkommen eine gemeinsame Gebühr. Autobahnen, die zu oder von einem Grenzübergang zu Mitgliedstaaten der Europäi-

schen Union führen, in denen die gemeinsame Gebühr nicht erhoben wird, können im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien vom Grenzübergang bis zur nächsten Anschlußstelle zum gebührenfreien Netz entsprechend dem Verfahren nach Artikel 9 der Richtlinie von der Gebühr ausgenommen werden.

(2) Jede Vertragspartei kann die Erhebung der gemeinsamen Gebühr entsprechend Artikel 7 Buchstabe d der Richtlinie auf andere Straßen ausdehnen.

(3) Jede Vertragspartei kann für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nach Artikel 7 Buchstabe e der Richtlinie die Gebühr für ihr gesamtes Straßennetz erheben.

(4) Die Gebühr wird für ein bestimmtes Kraftfahrzeug entrichtet. Sie ist nicht von einem Kraftfahrzeug auf ein anderes übertragbar.

Artikel 4

Ausnahmen von der Gebührenpflicht (Befreiungen)

(1) Von der Gebühr nach Artikel 3 sind Kraftfahrzeuge der Streitkräfte, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenunterhaltungs- oder Straßenbetriebsdienstes befreit.

(2) Jede Vertragspartei kann für ihr Hoheitsgebiet Kraftfahrzeuge, die in Artikel 6 Absatz 3 2. Anstrich der Richtlinie bezeichnet sind, von der Gebühr nach Artikel 3 befreien.

(3) Voraussetzung für die Gebührenbefreiung nach Absatz 1 ist, daß die Kraftfahrzeuge äußerlich als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Im Fall des Absatzes 2 unterrichten die Vertragsparteien einander sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Kraftfahrzeuge, für die sie Gebührenbefreiung gewähren.

(4) Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Gebührenbefreiung der Kombination maßgebend.

Artikel 5 **Gebührensschuldner**

Gebührensschuldner ist die Person, die während der Zeit der Benutzung der in Artikel 3 genannten Straßen

1. über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt,
2. das Motorfahrzeug führt,
3. Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist.

Mehrere Gebührensschuldner haften als Gesamtschuldner.

Artikel 6 **Gebührenerhebung**

Das Verfahren der Gebührenerhebung wird auf Verwaltungsebene zwischen den Vertragsparteien unter Beiziehung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften entsprechend Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie geregelt.

Artikel 7 **Entrichtungszeitraum**

(1) Die Gebühr kann für einen nach Kalendertagen, Wochen, Monaten oder Jahren bestimmbaren Zeitraum entrichtet werden; ein Jahr ist der längste Zeitraum, der vorgesehen werden kann.

(2) Für einen Zeitraum von einer Woche oder mehr kann die Gebühr unbeschadet des Absatzes 3 mit Wirkung vom Beginn jedes Kalendertags entrichtet werden.

(3) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können als jährlichen Zeitraum das Kalenderjahr festlegen.

Artikel 8 Gebührensätze

(1) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für ein Jahr beträgt für Kraftfahrzeuge

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. mit bis zu drei Achsen | 750 ECU, |
| 2. mit vier oder mehr Achsen | 1 250 ECU. |

(2) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für einen Monat beträgt für Kraftfahrzeuge

- | | |
|------------------------------|----------|
| 1. mit bis zu drei Achsen | 75 ECU, |
| 2. mit vier oder mehr Achsen | 125 ECU. |

(3) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für eine Woche beträgt für Kraftfahrzeuge

- | | |
|------------------------------|---------|
| 1. mit bis zu drei Achsen | 20 ECU, |
| 2. mit vier oder mehr Achsen | 33 ECU. |

(4) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für einen Tag beträgt für beide Fahrzeugklassen einheitlich 6 ECU.

(5) Für Kraftfahrzeuge, die in Griechenland zugelassen sind, beträgt die Gebühr nach den Absätzen 1 bis 4 für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1997 die Hälfte der dort genannten Sätze.

Für Kraftfahrzeuge, die in Irland oder Portugal zugelassen sind, beträgt die Gebühr nach den Absätzen 1 bis 4 für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1996 die Hälfte der dort genannten Sätze.

(6) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können bei der Festlegung der zu entrichtenden Gebühr nach Absatz 1 die größtmögliche Fahrzeugkombination zugrundelegen, deren Teil ein gebührenpflichtiges Motorfahrzeug sein kann.

(7) Für die Zwecke dieses Übereinkommens wird der Kurs für die Umrechnung der ECU in die verschiedenen Landeswährungen nach Artikel 11 der Richtlinie festgelegt.

Artikel 9

Nachweis der Gebührenentrichtung

(1) Über die Entrichtung der Gebühr wird eine Bescheinigung erteilt.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 muß enthalten

1. das Datum und die Uhrzeit der Ausstellung,
2. den Zeitraum, für den die Gebühr entrichtet wird,
3. die Gebührenklasse,
4. die Höhe der Gebühr,
5. das amtliche Kennzeichen des Motorfahrzeugs einschließlich der Nationalität.

(3) Der Fahrzeugführer hat die Bescheinigung nach Absatz 1 während der Benutzung gebührenpflichtiger Straßen mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Artikel 10

Erstattung bei Nichtbenutzung

(1) Die Gebühr wird auf Antrag erstattet, wenn die Bescheinigung vor Ablauf des Entrichtungszeitraums zurückgegeben wird. Eine Erstattung ist ausgeschlossen, wenn die Gebühr für weniger als ein Jahr entrichtet worden ist.

(2) Bei der Berechnung des Erstattungsbetrags wird nur die Anzahl der verbleibenden vollen Monate des Entrichtungszeitraums, und zwar in Teilbeträgen in Höhe je eines Zwölftels der Gebühr nach Artikel 8 Absatz 1, zugrunde gelegt. Für die Bearbeitung des Erstattungsantrags wird eine Verwaltungsgebühr von 25 ECU erhoben.

(3) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können für diese Kraftfahrzeuge auf die Erstattung verzichten.

Artikel 11

Kontrolle

(1) Jede Vertragspartei kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften über die Gebührenentrichtung in eigener Verantwortung; sie bestimmt die für die Kontrolle zuständigen Behörden und richtet sie ein.

(2) Sie teilt den anderen Vertragsparteien sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die zu diesem Zweck von ihr erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie die Behörden und Organisationen mit, die für die Einhaltung der

Vorschriften über die Gebührenentrichtung in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zuständig sind.

(3) Die Vertragsparteien und die von ihnen bezeichneten Behörden und Organisationen arbeiten zum Zweck der Kontrolle zusammen.

Artikel 12

Sanktionen

Die Vertragsparteien stellen sicher, daß Verstöße gegen die Gebührenpflicht sowie gegen die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung geahndet werden.

Artikel 13

Verteilung des Gebührenaufkommens

(1) Das Gebührenaufkommen, das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, von der die gemeinsame Gebühr erhoben wird, erzielt wird, fällt dieser Vertragspartei zu.

Zwischen den Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, wird das Aufkommen, das von den Verkehrsunternehmen dieser Vertragsparteien stammt, nach Absatz 2 korrigiert.

Das Gebührenaufkommen, das von Kraftfahrzeugen stammt, die außerhalb des Hoheitsgebiets der Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, zugelassen sind, wird nach Absatz 3 festgestellt und zwischen diesen Vertragsparteien verteilt.

(2) Das Gebührenaufkommen, das von den Verkehrsunternehmen der Vertragsparteien stammt, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, wird unter Zugrundelegung der Höhe der Benutzungsge-

bühr, der durchschnittlichen Anzahl der zurückgelegten Kilometer pro Kraftfahrzeug und der Anzahl Kilometer, welche die Verkehrsunternehmen einer Vertragspartei 1992 jeweils im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei zurückgelegt haben, korrigiert. Die Vertragsparteien unterstützen einander hierbei mit den erforderlichen statistischen Angaben. Zwei oder mehr Vertragsparteien können beschließen, von einer Korrektur des Aufkommens aus der gemeinsamen Benutzungsgebühr abzusehen.

Die Korrektur wird nach folgender Formel vorgenommen:

$C (D - E) = F$, wobei $C = A/B$ ist.

A = Jahresgebühr in Höhe von 1 250 ECU,

B = durchschnittliche Jahresfahrleistung von 130 000 km,

C = Höhe der gemeinsamen Benutzungsgebühr je zurückgelegtem Kilometer,

D = Anzahl der von Kraftfahrzeugen aus Vertragspartei B in Vertragspartei A zurückgelegten Kilometer;

E = Anzahl der von Kraftfahrzeugen aus Vertragspartei A in Vertragspartei B zurückgelegten Kilometer;

F = zu korrigierender Betrag.

(3) Zum Zweck der Verteilung stellen die Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, zunächst die Höhe des an sie entrichteten Gebührenaufkommens für Kraftfahrzeuge fest, die außerhalb des Hoheitsgebiets dieser Vertragsparteien zugelassen sind. Die Feststellung erfolgt mit Ablauf des jeweiligen Kalenderjahrs, erstmals zum 31. Dezember 1995, für den jeweils abgelaufenen jährlichen Entrichtungszeitraum. Sie übermitteln den anderen Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, innerhalb von drei Monaten eine Mitteilung hierüber.

Diese Vertragsparteien prüfen gemeinsam die erstellten Mitteilungen und stellen gemeinsam deren Richtigkeit fest.

Das so festgestellte Gebührenaufkommen wird zwischen den Vertragsparteien wie folgt verteilt:

- Das Königreich Belgien erhält 13 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich Dänemark erhält 4 vom Hundert dieses Aufkommens,
- die Bundesrepublik Deutschland erhält 73 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Großherzogtum Luxemburg erhält 1. vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich der Niederlande erhält 9 vom Hundert dieses Aufkommens.

Auf einstimmigen Beschluß der Vertragsparteien können diese Vomhundertsätze unter Zugrundelegung statistischer Angaben geändert werden, aus denen hervorgeht, inwieweit die betreffenden Verkehrsunternehmen die Verkehrswege einer jeden Vertragspartei, die das gemeinsame Benutzungsgebührensystern anwendet, benutzt haben. In diesem Fall unterstützen die Vertragsparteien einander hierbei mit den erforderlichen statistischen Angaben.

(4) Die Vertragsparteien stellen einstimmig die nach vorstehenden Methoden ermittelten Ausgleichsbeträge fest und führen den Zahlungsausgleich innerhalb eines Monats nach Feststellung der Ausgleichsbeträge durch.

Artikel 14

Einrichtung eines Koordinierungsausschusses

(1) Zur Durchführung der in diesem Übereinkommen genannten gemeinsamen Arbeiten zum Zweck der gemeinsamen Gebührenerhebung richten die Vertragsparteien einen Koordinierungsausschuß ein. Dieser nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:

1. die Anwendung des Korrektur- und Verteilungsschlüssels nach diesem Übereinkommen;
2. die Überwachung und Abrechnung der Gebührenentrichtung in den Staaten, in denen die gemeinsame Gebühr nicht erhoben wird;
3. die Koordinierung der nationalen Aufsichtsgremien der Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird.

(2) Der Koordinierungsausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung, in der das Verfahren und die in diesem Übereinkommen genannten Beschlußfassungen im einzelnen geregelt werden.

(3) Der Koordinierungsausschuß hält mindestens einmal jährlich auf Einladung einer Vertragspartei eine Sitzung ab. Auf Antrag einer Vertragspartei ist der Koordinierungsausschuß einzuberufen.

(4) Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften wird zu allen Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Artikel 15 **Schiedsverfahren**

Jede Streitigkeit, die zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens und hierzu getroffener ergänzender Vereinbarungen entsteht und nicht durch unmittelbare Verhandlungen im Rahmen des Koordinierungsausschusses beigelegt werden kann, wird auf Antrag einer Vertragspartei nach Artikel 182 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften vorgelegt.

Artikel 16

Beitritt

Jeder Mitgliedstaat der Europäischen Union kann diesem Übereinkommen beitreten. Der Beitritt wird in einem Übereinkommen zwischen diesem Staat und den Vertragsparteien geregelt.

Artikel 17

Verzicht auf Gebührenerhebung

(1) Jede Vertragspartei kann auf die Erhebung der gemeinsamen Benutzungsgebühr verzichten oder beschließen, die Erhebung der gemeinsamen Gebühr in ihrem Hoheitsgebiet einzustellen. Sie darf jedoch keine nationale zeitabhängige Benutzungsgebühr und vor dem 1. Januar 1998 kein nationales generelles entfernungsabhängiges Benutzungsgebührensysteem einführen.

(2) Die Einstellung der Gebührenerhebung ist dem Verwahrer neun Monate vorher schriftlich anzuzeigen. Mit Wirkung vom gleichen Zeitpunkt können andere Vertragsparteien die Erhebung der Gebühr mit einer auf sechs Monate verkürzten Anzeigefrist gleichfalls einstellen.

(3) In diesen Fällen passen die Vertragsparteien auf Vorschlag des in Artikel 14 bezeichneten Koordinierungsausschusses den in Artikel 13 Absatz 3 genannten Verteilungsschlüssel an. Die Annahme dieser Anpassung erfolgt durch diplomatischen Notenwechsel.

Artikel 18

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann erstmals zum 31. Dezember 1997 durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Verwahrer mit einer Frist von neun Monaten gekündigt werden. Nach diesem Zeitpunkt kann das Übereinkommen mit der zuvor genannten Frist jeweils zum Ende eines Kalenderjahrs gekündigt werden.

Macht eine Vertragspartei von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch, so können die anderen Vertragsparteien ihrerseits das Übereinkommen mit einer auf sechs Monate verkürzten Frist kündigen.

Die Vertragspartei, die von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch macht, darf keine nationale zeitabhängige Benutzungsgebühr einführen.

(2) Im Fall einer Kündigung nach Absatz 1 passen die verbleibenden Vertragsparteien den in Artikel 13 Absatz 3 genannten Verteilungsschlüssel an. Die Annahme dieser Anpassung erfolgt durch diplomatischen Notenwechsel.

Artikel 19

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem alle Vertragsparteien der Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf diplomatischem Weg schriftlich mitgeteilt haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

(2) Der Verwahrer übermittelt den Regierungen aller Vertragsparteien die in Absatz 1 bezeichneten Mitteilungen und teilt ihnen den Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens mit.

(3) Falls eine oder mehrere Vertragsparteien die in Absatz 1 genannte Mitteilung nicht vor dem 1. Januar 1995 abgeben können, können die übrigen Vertragsparteien oder auch nur eine von ihnen das Übereinkommen ab diesem Zeitpunkt vorläufig anwenden.

Artikel 20

Geltungsdauer

Dieses Übereinkommen gilt bis zum 31. Dezember 2019. Es kann durch Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien verlängert werden.

Geschehen zu

am

in dänischer, deutscher, französischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Kommission der Europäischen Gemeinschaften hinterlegt und verwahrt wird; diese übermittelt jeder Vertragspartei eine beglaubigte Abschrift.

Für die Regierung des Königreichs Belgien

Für die Regierung des Königreichs Dänemark

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Für Regierung des Großherzogtums Luxemburg

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande

Denkschrift zum Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

I. Allgemeines

Nach jahrzehntelangen Verhandlungen im Rahmen des Rates der Europäischen Gemeinschaften und nachdem eine deutsche nationale Lösung zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge mit dem Straßenbenutzungsgebührengesetz vom 30. April 1990 durch Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 19. Mai 1992 verhindert worden ist, konnte sich der Rat der EG-Verkehrsminister auf seiner Sondertagung am 19. Juni 1993 auf ein System zur Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr in der Gemeinschaft politisch einigen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, daß es nunmehr ohne EG-rechtliches Risiko möglich wurde, die Kfz-Steuern für Lkw oberhalb eines vorgesehenen Mindestsatzes zu verändern und gleichzeitig die Möglichkeit eröffnet wurde, im Rahmen eines Verbundes mit den Benelux-Staaten und Dänemark eine zeitbezogene Autobahngebühr für schwere deutsche und ausländische Nutzfahrzeuge einzuführen.

Das vorliegende Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen setzt die am 19. Juni 1993 in Luxemburg abgegebene gemeinsame Erklärung der Verkehrsminister Belgiens, Dänemarks, Luxemburgs, der Niederlande und Deutschlands über ein gemeinsames Benutzungsgebührensysteem für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, um. Das Übereinkommen bewegt sich dabei im Rahmen der vom Rat der Europäischen Gemeinschaften am 25. Oktober 1993 verabschiedeten Richtlinie über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungs-

gebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten und macht von der hierin vorgesehenen Möglichkeit der Erhebung von Benutzungsgebühren im Verbund Gebrauch.

Dieses für alle Vertragsparteien neue Instrument einer zeitbezogenen Gebührenerhebung im Verbund stellt einen Einstieg in eine gerechtere Anlastung der Wegekosten im Bereich des Schwerlastverkehrs dar. Nach dem Regierungsübereinkommen ist es jedem der Unterzeichnerstaaten freigestellt, nach dem 1. Januar 1998 ein generelles, entfernungsabhängiges, elektronisches Gebührensystem einzuführen. Die Einführung einer solchen streckenbezogenen und nutzungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr wird dann zu einer noch konsequenteren Umsetzung des Verursacherprinzips im Bereich des Straßenverkehrs führen.

Aus den vorgenannten Gründen besteht deshalb zwischen der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten und dem vorliegenden Übereinkommen ein enger Sachzusammenhang.

Den Kernbereich des Übereinkommens bilden dabei folgende Regelungen:

- Die Vertragsparteien werden eine gemeinsame Autobahngebühr auf ihrem Hoheitsgebiet für Kraftfahrzeuge erheben, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 12 t haben. Jede Vertragspartei kann dabei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge die Gebührenpflicht über die Autobahn hinaus auf das gesamte Straßennetz ausdehnen.

- Es wird Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresgebühren geben. Es ist zulässig, daß eine Vertragspartei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erhebt.
- Die Gebühr wird einschließlich der Verwaltungskosten für Kraftfahrzeuge mit bis zu 3 Achsen bzw. 4 oder mehr Achsen für ein Jahr 750 ECU bzw. 1250 ECU für einen Monat 75 ECU bzw. 125 ECU für eine Woche 20 ECU bzw. 33 ECU betragen. Die Gebühr für einen Tag beträgt für beide Fahrzeugklassen einheitlich 6 ECU.
- Aus wirtschaftlichen, geographischen und politischen Gründen sind übergangsweise Ermäßigungen bei der Gebühr um die Hälfte für Kraftfahrzeuge vorgesehen, die in Griechenland, Irland und Portugal zugelassen sind.
- Der Nachweis über die Entrichtung der Gebühr wird über eine entsprechende Bescheinigung erbracht.
- Es ist vorgesehen, daß alle praktischen Fragen, wie z. B. die Organisation der Gebührenerhebung, sowie die Möglichkeit der Gebührenentrichtung bereits außerhalb des Gebietes der künftigen Verbundstaaten auf Verwaltungsebene geregelt werden.

Im Übereinkommen werden im Rahmen der Inkrafttretungsregelung Vorkehrungen getroffen, daß eine Gebührenerhebung entsprechend diesem Übereinkommen auch schon vor dessen Inkrafttreten ab 1. Januar 1995 verwirklicht werden kann.

II. Besonderes

Z u A r t i k e l 1

Artikel 1 legt den von den Vertragsparteien mit diesem Übereinkommen verfolgten Zweck dar.

Z u A r t i k e l 2

Artikel 2 definiert die im Übereinkommen verwandten Begriffe, wobei im wesentlichen auf die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten zurückgegriffen wird.

Z u A r t i k e l 3

Absatz 1 Satz 1 regelt die Gebührenpflicht und bestimmt die Straßen (Autobahnen) und Kraftfahrzeuge, auf die sie sich erstreckt.

Absatz 1 Satz 2 sieht in Übereinstimmung mit Artikel 9 der Richtlinie 93/89/EWG die Möglichkeit vor, bestimmte grenzüberschreitende Autobahnabschnitte zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die nicht dem Verbund angehören, von der Gebühr auszunehmen. Diese Fallgestaltung ist derzeit nur an Autobahngrenzübergängen zur französischen Republik gegeben und auf einen entsprechenden französischen Wunsch mit Blick auf die dortige Gebührenpraxis in das Übereinkommen aufgenommen worden.

Absatz 2 erlaubt die Ausdehnung der Gebührenpflicht auch auf andere Abschnitte des primären Straßennetzes, wenn dies insbesondere aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Diese Fälle können vor allem bei durch die Gebührenpflicht auf Autobahnen gegebenenfalls ausgelöste und nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen auf nicht gebührenpflichtige Straßen auftreten.

Absatz 3 erlaubt die Ausdehnung der Gebührenpflicht auf das gesamte Straßennetz nur für einheimische Kraftfahrzeuge. Diese Möglichkeit wurde insbesondere auf Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemarks aufgenommen, die hiervon für die eigenen Fahrzeuge Gebrauch zu machen gedenken.

Absatz 4 stellt fest, daß die Gebühr fahrzeuggebunden entrichtet wird.

Z u A r t i k e l 4

Absatz 1 nimmt Kraftfahrzeuge, die der Definition nach eigentlich der Gebührenpflicht unterlägen, von dieser aus, wenn es sich dabei um Kraftfahrzeuge der Streitkräfte und von in der Regel hoheitlich handelnden Behörden oder Notdiensten sowie um Kraftfahrzeuge des Straßenunterhaltungs- oder Straßenbetriebsdienstes handelt. Die Vorschrift lehnt sich dabei insbesondere auf Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemark an die in Artikel 6 Absatz 3 erster Anstrich der Richtlinie 93/89/EWG getroffene Formulierung an. Dabei bestand zwischen den Vertragsparteien Einigkeit, daß unter dem Begriff "Kraftfahrzeuge der Ordnungsbehörden" auch die Kraftfahrzeuge der jeweiligen Grenzschutzbehörden und Polizeibehörden eines Staates zu verstehen sind.

Absatz 2 sieht weitere Ausnahmemöglichkeiten für das jeweilige Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für Kraftfahrzeuge vor,

die nur gelegentlich im Straßenverkehr eingesetzt werden und die von natürlichen oder juristischen Personen benutzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist, sofern die mit den Fahrzeugen durchgeführten Transporte keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen. Diese Regelung geht insbesondere auf den Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemarks zurück, und ist für diese deshalb von Bedeutung, weil diese Staaten für einheimische Kraftfahrzeuge die Gebührenpflicht auf das gesamte Straßennetz auszudehnen gedenken, nur die Entrichtung einer Jahresgebühr für diese zulassen wollen und damit dieser Gebühr steuerähnlichen Charakter geben. Insofern wollen diese Staaten auch bei der Gebührenregelung die gleichen Befreiungsmöglichkeiten eingeräumt sehen, wie sie derzeit im Kraftfahrzeugsteuerrecht dieser Länder weitgehend vorgesehen sind.

Absatz 3 regelt die weiteren Voraussetzungen für die Gebührenbefreiungen nach Absatz 1 und das Verfahren der Unterrichtung bei Gebrauchmachen von der Befreiungsmöglichkeit nach Absatz 2.

Absatz 4 legt fest, daß bei Fahrzeugkombinationen für die Feststellung der Tatsache der Gebührenbefreiung jeweils das Motorfahrzeug der maßgebliche Anknüpfungspunkt hierfür ist.

Z u A r t i k e l 5

Artikel 5 regelt die Person des Gebührensschuldners und ordnet bei mehreren Gebührenschuldnern die Gesamtschuldnerschaft an.

Z u A r t i k e l 6

Nach Artikel 6 ist vorgesehen, daß alle praktischen Fragen, wie z. B. die Organisation der Gebührenerhebung, sowie die Möglichkeit der Gebührenentrichtung bereits außerhalb des Ge-

bietes der Vertragsparteien, die die gemeinsame Benutzungsgebühr erheben, auf Verwaltungsebene geregelt wird. Dies ist notwendig, da der organisatorische Aufbau aus zeitlichen Gründen zum überwiegenden Teil erst nach Unterzeichnung des Abkommens bewerkstelligt werden kann.

Z u A r t i k e l 7

Absatz 1 regelt, daß die Gebühren nach Kalendertagen, Wochen, Monaten oder längstens für ein Jahr entrichtet werden können.

Absatz 2 bestimmt, daß mit Ausnahme des Kalendertages die übrigen vorgesehenen Zeiträume für die Gebührenentrichtung an jedem Kalendertag beginnen können.

Absatz 3 bestimmt, daß es zulässig ist, daß eine Vertragspartei für die in ihrem eigenen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben darf. Dies entspricht einem Wunsch der Benelux-Staaten und Dänemarks.

Z u A r t i k e l 8

In Artikel 8 werden die Gebührensätze einschließlich der Verwaltungskosten für die jeweiligen Entrichtungszeiträume und Kraftfahrzeugklassen festgelegt.

Absatz 5 regelt die besondere Gebührenermäßigung für Kraftfahrzeuge, die in Griechenland, Irland oder Portugal zugelassen sind.

Absatz 6 regelt den für die Benelux-Staaten und Dänemark wichtigen Sonderfall unterschiedlicher Fahrzeugkombinationen mit der Folge unterschiedlicher Gebührensätze im Rahmen der Jahresgebühr nach Absatz 1.

Absatz 7 regelt die Umrechnung der in ECU festgelegten Gebührensätze in die jeweiligen Landeswährungen der Vertragsparteien.

Z u A r t i k e l 9

Artikel 9 bestimmt, daß der Nachweis der Entrichtung der Gebühr über eine entsprechende Bescheinigung (Absatz 1) mit den dort bezeichneten Mindestanforderungen an den Inhalt (Absatz 2) geführt wird und ordnet die Mitführungspflicht der Bescheinigung bei der Benutzung gebührenpflichtiger Straßen an (Absatz 3).

Z u A r t i k e l 1 0

Artikel 10 regelt die Gebührenerstattung, die nur bei einer Jahresgebühr vorgesehen ist.

Absatz 3 gibt den Vertragsparteien, die nur die Entrichtung von Jahresgebühren für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge vorsehen die Möglichkeit, die Erstattung gänzlich auszuschließen.

Z u A r t i k e l 1 1

Artikel 11 überläßt die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Gebührenentrichtung jeweils der Verantwortung der Vertragsparteien. Er regelt das Verfahren der hierzu notwendigen gegenseitigen Unterrichtung und geht von einer Zusammenarbeit der Vertragsparteien und der von ihnen bestimmten Behörden zu Kontrollzwecken aus.

Z u A r t i k e l 1 2

Artikel 12 verpflichtet die Vertragsparteien, die Ahndung von Verstößen gegen die Gebührenpflicht oder gegen die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung im Rahmen ihres jeweils einschlägigen nationalen Rechts zu gewährleisten.

Z u A r t i k e l 1 3

Artikel 13 regelt die Verteilung des Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien, die die gemeinsame Gebühr erheben. Absatz 1 regelt dabei die hierfür geltenden Grundsätze.

In Absatz 2 wird die Korrektur des Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien geregelt, die die gemeinsame Gebühr erheben und das von Verkehrsunternehmen dieser Vertragsparteien stammt.

Absatz 3 regelt die Verteilung des Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien, die die gemeinsame Gebühr erheben und das für Kraftfahrzeugen entrichtete wurde, die außerhalb des Hoheitsgebietes dieser Vertragsparteien zugelassen sind.

Absatz 4 regelt das Verfahren des Zahlungsausgleichs zwischen diesen Vertragsparteien.

Z u A r t i k e l 1 4

In Artikel 14 werden die Einrichtung und die Aufgaben eines Koordinierungsausschusses der Vertragsparteien geregelt. Das nähere Verfahren der Arbeiten des Koordinierungsausschusses soll nach Absatz 2 in einer Geschäftsordnung im einzelnen geregelt werden.

Z u A r t i k e l 1 5

Artikel 15 regelt das Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien.

Z u A r t i k e l 1 6

Artikel 16 regelt den Beitritt anderer Staaten der Europäischen Union zum Übereinkommen.

Z u A r t i k e l 1 7

Artikel 17 regelt die Besonderheit, daß eine Vertragspartei von Anfang an auf die Erhebung der gemeinsamen Gebühr verzichten kann oder, wenn sie die gemeinsame Gebühr zunächst erhoben hat, diese Gebührenerhebung einstellen kann, ohne jedoch das Übereinkommen zu kündigen. Sie bleibt damit Vertragspartei. Artikel 17 bestimmt für diese Fälle die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen.

Z u A r t i k e l 1 8

Artikel 18 regelt die Kündigung des Übereinkommens durch eine Vertragspartei und deren Rechtsfolgen, wobei eine Kündigung erstmals mit Wirkung zum 31. Dezember 1997 zulässig ist.

Z u A r t i k e l 1 9

Artikel 19 regelt das Inkrafttreten des Übereinkommens, wobei in Absatz 3 eine vorläufige Anwendung ab 1. Januar 1995 vorgesehen ist.

Z u A r t i k e l 2 0

Artikel 20 regelt insbesondere auf luxemburgischen Wunsch die Geltungsdauer des Übereinkommens und enthält eine Verlängerungsklausel.

18.03.94

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom ... über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

/ Der Bundesrat hat in seiner 667. Sitzung am 18. März 1994 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage ersichtlich Stellung zu nehmen.

Anlage

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Übereinkommen vom ... über die Erhebung
von Gebühren für die Benutzung bestimmter
Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen

1. Zu Artikel 2 (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 ABBG)

In Artikel 2 sind in § 1 Abs. 2 Nr. 1 die Wörter

"zum Autobahndreieck Saarbrücken"

durch die Wörter

"zur Anschlußstelle Saarbrücken-Fechingen"

zu ersetzen.

Begründung:

Die Ausnahme von der Gebührenpflicht soll bis zu der dem Autobahndreieck Saarbrücken benachbarten Anschlußstelle gelten, denn nur an der Anschlußstelle Saarbrücken-Fechingen können Kraftfahrzeuge aus Richtung Frankreich die Bundesautobahn A 6 verlassen bzw. in Richtung Frankreich auf die Bundesautobahn auffahren. Im Bereich des Autobahndreiecks Saarbrücken werden lediglich die beiden Autobahnen A 6 und A 620 miteinander verknüpft. Eine Gebührenbefreiung lediglich bis zum Autobahndreieck Saarbrücken ermöglicht es nicht, die Autobahn zu verlassen, ohne einen gebührenpflichtigen Abschnitt zu befahren.

2. Zu Artikel 2 (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a ABBG)

In Artikel 2 ist § 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a wie folgt zu fassen:

"a) als Fahrzeugführer eine Bundesautobahn oder einen durch Rechtsverordnung nach § 1 Abs. 3 bezeichneten anderen Abschnitt einer Bundesfernstraße mit einem Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 1 benutzt oder"

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

3. Zu Artikel 2 (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 ABBG)

In Artikel 2 ist § 4 Abs. 1 Nr. 3 wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a sind die Wörter "die dort genannten Dokumente" durch die Wörter "ein dort genanntes Dokument" zu ersetzen.
- b) In Buchstabe b sind die Wörter "die in § 3 Abs. 3 Satz 1 genannten Dokumente" durch die Wörter "ein in § 3 Abs. 3 Satz 1 genanntes Dokument" zu ersetzen.

Begründung:

Durch den Änderungsvorschlag soll klargestellt werden, daß die in Frage stehenden Tatbestände schon dann erfüllt sind, wenn nur eines der in Artikel 2 § 3 Abs. 3 Satz 1 genannten Dokumente nicht ausgehändigt wird.

4. Zu Artikel 2 (§ 5 Abs. 3 ABBG)

In Artikel 2 sind in § 5 Abs. 3 Satz 1 nach dem Wort "Verwaltungsbehörde" ein Komma und das Wort "Staatsanwaltschaften" einzufügen.

Begründung

Es ist erforderlich, auch den Staatsanwaltschaften im Hinblick auf die ihnen obliegenden Aufgaben im Falle eines Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid ein Recht auf Auskunft aus dem Register einzuräumen (vgl. § 30 StVG und § 150 a der Gewerbeordnung).

5. Zu Artikel 2 (§ 6 ABBG)

In Artikel 2 ist in § 6 folgender Satz anzufügen:

"Es ist für Verkehrszwecke zu verwenden."

Begründung:

Zur Erhöhung der Akzeptanz der Autobahnbenutzungsgebühr ist es erforderlich, in das Gesetz eine Vorschrift aufzunehmen, mit der die Verwendung des Gebührenaufkommens für Verkehrszwecke gesichert wird.

6. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat begrüßt die geplante Einführung von Autobahnbenutzungsgebühren zum 1. Januar 1995 im Verbund mit den Benelux-Staaten und Dänemark. Er ist jedoch der Auffassung, daß die festgelegten Gebührensätze zu niedrig angesetzt sind und ab 01.01.1997 deutlich angehoben werden sollten. Dadurch könnte die Wettbewerbsposition der Bahn wieder verbessert werden, die durch die Liberalisierung im Straßenverkehr empfindlich leidet, solange die volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs nicht besser gedeckt werden. Der Bundesrat verweist diesbezüglich auf seinen Beschluß vom 15.10.1993 - Drucksache 612/93 - (Beschluß).

Der Bundesrat hält es für dringend geboten, in weiteren Verhandlungen das Übereinkommen zu ändern und die Umweltkosten des Lkw-Verkehrs bei der Gebührenhöhe zu berücksichtigen. Dabei sollten die Vertragsstaaten die Höhe der Gebühr anheben und nach Schadstoffemissionen und Lärmemissionen der schweren Nutzfahrzeuge staffeln. Nur eine Verteuerung des Güterverkehrs kann die sonst zu erwartende Verdoppelung des Lkw-Verkehrsaufkommens verhindern, zu einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger führen und somit u.a. die Wettbewerbsposition der Bahn verbessern.

Zur Vermeidung von unerwünschten Verkehrsverlagerungen infolge der Gebührenpflicht auf Autobahnen begrüßt der Bundesrat die Verordnungsermächtigung für eine Ausdehnung der Gebührenpflicht auch auf andere Teilabschnitte von Bundesfernstraßen.

Der Bundesrat bedauert, daß weder die Richtlinie 93/89 EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten noch das von der Bundesregierung mit den Regierungen der Benelux-Länder und Dänemarks ausgehandelte Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen die Möglichkeit eröffnet, für Bundesautobahnen mit überwiegend innerörtlichem Charakter Ausnahmen von der Gebührenpflicht vorzusehen. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, bei künftigen Verhandlungen über die Erweiterung der Gebührenregelung Stadtautobahnen mit überwiegend innerörtlichem Charakter aus der Gebührenpflicht auszunehmen.

Da in Ballungsräumen die Bundesautobahnen mit einem außergewöhnlich hohen Anteil vom örtlichen Verkehr genutzt werden und dieser Verkehr nicht zum Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz u. a. auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Lärmbelästigung veranlaßt werden soll, müssen die Bundesautobahnen in Berlin und in anderen Metropolen/Ballungsräumen mit ähnlicher Problematik unbedingt von der Gebührenpflicht ausgenommen werden.

In diesem Zusammenhang wird auch an den von den Verkehrsministern und -senatoren der Länder am 16./17. September 1993 in Berlin einstimmig gefaßten Beschluß (Ziffer 6) erinnert, der nachdrücklich differenzierende Lösungen in Grenzregionen und Ballungsräumen gefordert hat, um Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu verhindern.

Die Höhe der jetzt vorgesehenen Gebührensätze verbessert dagegen im Zusammenhang mit der verminderten Kfz-Steuer für Lkw und die geringe Höhe der Mineralölsteuer für Dieselmotorkraftstoff gerade nicht die Kostenrelation zugunsten des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs.

Der Bundesrat stellt daneben fest, daß mit dem Übereinkommen die bezweckte Aufhebung der Wettbewerbsbenachteiligung deutscher Spediteure nicht eintritt, weil unterschiedliche Kfz-Steuerentlastungen in den Beitrittsländern bereits initiiert worden sind.

Angesichts der begrenzten Finanzmittel zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, in das Autobahnbenutzungsgebührengesetz eine Vorschrift aufzunehmen, mit der die Verwendung der Gebühreneinnahmen für Verkehrszwecke gesichert wird.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung erneut, sich im europäischen Rahmen für das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene sowie für die Vermeidung von Konkurrenzschäden für deutsche Transportunternehmen einzusetzen.

Der Bundesrat fordert, daß die zukünftig vorgesehene Ausweitung der Gebührenpflicht für die Benutzung von Bundesfernstraßen zum Anlaß genommen wird, die Länder entweder am Benutzungsgebührenaufkommen zu beteiligen oder aber in anderer Weise einen Ausgleich für etwaige Steuermindereinnahmen der Länder zu schaffen.