

22.01.02**Empfehlungen**
der AusschüsseVk - Fzzu **Punkt** der 772. Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2002

Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

Der **federführende Verkehrsausschuss** und
der **Finanzausschuss**

empfehlen dem Bundesrat,

Vk
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 2)

1. zu dem Gesetz die Einberufung des Vermittlungsausschusses gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes mit dem Ziel einer Überarbeitung des Gesetzes zu verlangen.

Die zahlreichen Änderungsbegehren des Bundesrates, wie sie in der Stellungnahme des Bundesrates vom 27.09.2001 - BR-Drs. 643/01 (Beschluss) - im Einzelnen dargelegt und begründet worden sind, haben sich im Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages vom 13.12.2001 nur in wenigen Randbereichen niedergeschlagen. Bei der Überarbeitung des Gesetzes auf der Grundlage der Stellungnahme des Bundesrates vom 27.09.2001 sollten insbesondere die folgenden Punkte Berücksichtigung finden:

Fz
(Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1)

2. zu dem Gesetz gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes die Einberufung des Vermittlungsausschusses aus folgendem Grund zu verlangen:

Ausgeliefert am 22. JAN. 2002 ...

- Vk
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 4)
3. Festschreibung der Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur im Gesetz selbst, wie in Ziffer 11 in Verbindung mit Ziffer 1b der Stellungnahme des Bundesrates vom 27.09.2001 - BR-Drs. 643/01 (Beschluss) - dargelegt und begründet.

- Fz
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 3)
4. Zu Artikel 1 (§ 11 Abs. 2 - neu - ABMG)
- In Artikel 1 ist § 11 wie folgt zu ändern:
- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:
- "(2) Einnahmen aus der Mauterhebung, die den Umfang der Kostendeckung und einen Verlustausgleich für den Wegfall der Lkw-Vignette übersteigen, sind zweckgebunden für Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden, insbesondere zur Beseitigung von Engpässen auf Bundesfernstraßen, zum Erhalt und Ausbau der Verkehrswege Schiene und Wasser sowie zur Verbesserung der Infrastruktur des kombinierten Ladeverkehrs auf den vorgenannten Verkehrsträgern."

Begründung:

Die Verwendung der über die Kostendeckung und einen Verlustausgleich für den Wegfall der Lkw-Vignette hinausgehenden Einnahmen soll im Gesetzestext selbst verankert werden mit dem Ziel, die Verwendung der Mehreinnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und damit auch für eine Entlastung der Umwelt zu sichern.

- Vk
5. Festlegung der konkreten Harmonisierungsmaßnahmen zur Reduzierung der Abgabenbelastung des deutschen Straßentransportgewerbes im Gesetz selbst und zwar nicht zu Lasten der Länder (vgl. Ziffer 7 in Verbindung mit Ziffer 1a der o. g. Stellungnahme des Bundesrates vom 27.09.2001). Es ist sicherzustellen, dass durch das Gesetz keine Gefährdung zahlreicher Betriebe und Arbeitsplätze im Transportgewerbe eintritt, sondern ein Beitrag zur dringend notwendigen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen geleistet wird.

(noch Ziffer 5)

In Anbetracht der schwierigen konjunkturellen Situation müssen zudem unzumutbare neue Belastungen für Wirtschaft und Verbraucher vermieden werden.

- Vk 6. Verbesserung der Vorkehrungen gegen mögliche Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz, wie dies insbesondere in Ziffer 4 (Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage zur Herausnahme von „verlagerungsanfällig“ Autobahnabschnitten aus der Mautpflicht) sowie in Ziffer 5 der o. g. Stellungnahme des Bundesrates vom 27.09.2001 dargelegt und begründet worden ist.
- Vk 7. Befreiung aller Fahrzeuge von der Mautpflicht, die ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst, einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst, eingesetzt werden.

Begründung:

Im Gesetzentwurf ist vorgesehen, dass nur Fahrzeuge der Gebietskörperschaften, die im Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst eingesetzt werden, von der Maut befreit sein sollen. Aus Gründen der Gleichbehandlung sollte diese Freistellung auf alle für diesen Aufgabenbereich eingesetzten Fahrzeuge ausgedehnt werden. Der Begriff der Gebietskörperschaften ist im Übrigen zur Umschreibung von Ländern, Landkreisen, Städten und Gemeinden unscharf.

- Vk 8. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 1 ABMG)

In Artikel 1 sind in § 1 Abs. 1 die Wörter "oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen" durch die Wörter "im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42)" zu ersetzen.

(noch Ziffer 8)

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll die Definition der Fahrzeuge im Sinne der Fassung des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) vom 30.08.1994 wiederhergestellt werden.

Die von der Bundesregierung gegebene Begründung für eine Erweiterung der Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge über die in der Richtlinie vorgegebene Definition hinaus vermag in keiner Weise zu überzeugen. Auslegungsprobleme und Rechtsstreitigkeiten über die Formulierung in Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie, auf die im ABBG verwiesen wird, rechtfertigen es nicht, eine Vielzahl von kleinen und mittelständischen Betrieben insbesondere der Bauwirtschaft sowie der Land- und Forstwirtschaft, die Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einsetzen, die nicht für den Güterverkehr bestimmt sind, künftig der Mautpflicht zu unterwerfen. Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel an der EU-rechtlichen Zulässigkeit einer solchen Definition, die weit über den Rahmen der Richtlinie hinaus geht.

Eine solche Ausweitung der Gebührenpflicht erscheint aber auch aus wirtschafts- und verkehrspolitischer Sicht kontraproduktiv. Betroffen sind eine Vielzahl kleiner und mittelständischer Unternehmen insbesondere solcher Branchen, die mit erheblichen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen haben (die vom Bundestag beschlossene Befreiung von Fahrzeugen, die "ausschließlich für Zwecke des Schausteller- und Zirkusgewerbes eingesetzt werden", stellt lediglich für eines der bislang begünstigten Gewerbe den Status Quo wieder her). Da wegen eines nur geringen Aktionsradiuses bzw. wegen mangelnder Angebote der Bahn (Rückzug aus der Fläche) in der Regel keine Verlagerung auf die Bahn stattfinden dürfte, führt eine solche Gebührenaussweitung dazu, dass diese Transporte auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen und dort die Verkehrsprobleme insbesondere in innerörtlichen Bereichen erhöhen.