

24.10.08**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - U - Wizu **Punkt ...** der 850. Sitzung des Bundesrates am 7. November 2008

**Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und
der Fahrzeug-Zulassungsverordnung****A.****Der federführende Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen.

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 8)

1. Zu Artikel 2 (Eingangssatz, § 1 Abs. 1 und 2 MautHV)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

a) Der Eingangssatz ist wie folgt zu fassen:

"§ 1 der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. Juli 2008 (BGBl. I S. 1327) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:"

b) In § 1 sind die Absätze 1 und 2 wie folgt zu fassen:

"(1) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen

- | | | | |
|-----------------------|-------------|-------------------|-------------|
| 1. in der Kategorie A | 0,141 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,140 Euro |
| 2. in der Kategorie B | 0,169 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,168 Euro |
| 3. in der Kategorie C | 0,190 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,210 Euro |
| 4. in der Kategorie D | 0,274 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,273 Euro. |

...

(2) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen

- | | | | | |
|----|--------------------|-------------|-------------------|--------------|
| 1. | in der Kategorie A | 0,155 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,154 Euro |
| 2. | in der Kategorie B | 0,183 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,182 Euro |
| 3. | in der Kategorie C | 0,204 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,224 Euro |
| 4. | in der Kategorie D | 0,288 Euro, | ab 1. Januar 2011 | 0,287 Euro." |

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung, da die Mauthöheverordnung zuletzt durch die Erste Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung vom 21. Juli 2008 geändert wurde.

Zu Buchstabe b:

Die Belastung des Güterkraftverkehrsgewerbes ist in der letzten Zeit infolge der geänderten Sozialvorschriften, der steigenden Kraftstoffpreise und der bereits bestehenden Bemautung der Bundesautobahnen stark angewachsen.

Um die vorgesehene Anhebung der Maut mittelstandsverträglicher zu gestalten, soll die Erhöhung der Mautgebühren für Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die den größten Anteil an den Fahrleistungen mautpflichtiger Fahrzeuge erbringen, in den ersten zwei Jahren um 2 Cent pro Kilometer geringer ausfallen als dies in dem Entwurf der Bundesregierung vorgesehen ist. Dementsprechend wird für die Kategorie C, der die Schadstoffklasse S 3 zugeordnet ist, die Mauthöhe bis zum 31. Dezember 2010 niedriger festgesetzt.

Im Wege einer teilweisen Kompensation zu Gunsten der für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur benötigten Mittel soll in demselben Zeitraum die Maut in den anderen Schadstoffklassen um 0,1 Cent pro Kilometer erhöht werden.

B.

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 8)

2. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C.

(bei
Annahme
entfallen
Ziffer 5
bis 7)

3. Der **Wirtschaftsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes **n i c h t** zuzustimmen.

4. Begründung:

Verkehrspolitik ist immer auch Wirtschaft-, Struktur- und Umweltpolitik. Ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik ist daher eine ausreichende und verlässliche Finanzierung der Verkehrswege. Mit der Einführung der Lkw-Maut im Jahre 2005 wurde für schwere Lkw ein Schritt in die Richtung Nutzerfinanzierung vollzogen. Der Umstieg von der Steuer- bzw. Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung darf jedoch nicht mit einer zusätzlichen und damit wettbewerbsverzerrenden Belastung oder gar Insolvenzgefährdungen für das Straßengüterverkehrsgewerbe verbunden sein. Das Straßengüterverkehrsgewerbe befindet sich derzeit in einer sehr kritischen Lage. Die gestiegenen Energiepreise sowie verschärfte Sozialvorschriften bedeuten eine enorme Belastung für die Transportunternehmen. Eine Mauterhöhung zum gegenwärtigen Zeitpunkt wäre für viele Unternehmen existenzbedrohend.

D.

Der **Finanzausschuss** hat von einer Empfehlung an das Plenum abgesehen.

E.

Ferner empfehlen der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und
der **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

dem Bundesrat, die nachstehenden **E n t s c h l i e ß u n g e n** zu fassen:

- Vk
(zu Ziffern
5 bis 7:
setzen die
Annahme
von Ziffer
1 oder 2
voraus;
entfallen
bei
Annahme
von
Ziffer 3)
5. Der Bundesrat vertritt im Zusammenhang mit der Änderung der Maut-
höheverordnung die Auffassung, dass es die bestehende Unterfinanzierung der
Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, insbesondere zur Umsetzung des
Masterplans Güterverkehr und Logistik, erforderlich macht, die Investitionen
des Bundes in die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zu erhöhen
und zu verstetigen und äußert die Erwartung, dass diesbezüglich mit der
Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag Einigkeit besteht.
 6. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung und den Deutschen Bundestag auf,
von den im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung beabsichtigten
Kürzungen bei den steuerfinanzierten Anteilen der Verkehrsinvestitionen
abzusehen und für die Haushaltsjahre ab 2009 jährlich mindestens 6,6 Mrd.
Euro des Steueraufkommens für die Verkehrsinfrastruktur in die mittelfristige
Finanzplanung einzustellen.
 7. Entsprechend den Regelungen des Autobahnmautgesetzes sind daneben die
Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur sowie für Harmonisierungs-
leistungen zu Gunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes einzusetzen.

Begründung:

Die EntschlieÙung greift die ausweislich der Entwürfe des Haushaltsplans 2009 und des Finanzplans 2010 bis 2012 der Bundesregierung bestehende Tendenz, Mautmehreinnahmen zur Absenkung des steuerfinanzierten Anteils der Investitionen zu verwenden, auf. Der Bundesrat stellt damit klar, dass seine Zustimmung zur Verordnung zur aktuellen Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ausschließlich von der Erwartung getragen ist, dass zwischen ihm, der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag Übereinstimmung darin besteht, dass angesichts der bestehenden Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland eine Änderung der Mauthöhe neben der Umsetzung der Klimaschutzziele nur vermittelbar ist, wenn sie auch der verlässlichen Erhöhung und Verstetigung der Investitionen des Bundes in die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße dient.

Wi
(setzt die
Annahme
von Ziffer
3 voraus;
entfällt bei
Annahme
von Ziffer
1 oder 2)

8. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die bei einer Neufestsetzung der Mautsätze für schwere Nutzfahrzeuge maßgeblich zu Grunde gelegte Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland (Wegekostengutachten 2007) einer öffentlichen fachlichen Diskussion zugänglich zu machen und insbesondere dem betroffenen Güterkraftverkehrsgewerbe Gelegenheit zu geben, seine Positionen einzubringen.

Die Bundesregierung wird darüber hinaus gebeten, die rechtlichen Möglichkeiten von Steuersenkungen und anderen Kostenerleichterungen für das Transport- und Verkehrsgewerbe zu prüfen.