

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Klaus Barthel, Wolfgang Behrendt, Dr. Eberhard Brecht, Hans Büttner (Ingolstadt), Christel Deichmann, Petra Ernstberger, Annette Faße, Gabriele Fograscher, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Günter Gloser, Angelika Graf (Rosenheim), Manfred Hampel, Klaus Hasenfratz, Uwe Hiks, Reinhold Hiller (Lübeck), Frank Hofmann (Volkach), Ingrid Holzhüter, Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Sabine Kaspereit, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Thomas Krüger, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Brigitte Lange, Dr. Elke Leonhard, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Jutta Müller (Völklingen), Gerhard Neumann (Gotha), Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Günter Rixe, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Gisela Schröter, Ilse Schumann, Erika Simm, Wieland Sorge, Jörg-Otto Spiller, Dr. Bodo Teichmann, Jella Teuchner, Uta Titze-Stecher, Hans Georg Wagner, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf (München), Heidemarie Wright
— Drucksache 13/5667 —

Verteilung des Aufkommens aus der Lkw-Vignette

Das Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen sieht für die Verteilung des Aufkommens aus der Lkw-Vignette zwei Schlüssel vor: Während der Schlüssel zur Verteilung der Gebühren von Fahrzeugen aus Drittstaaten (Artikel 13 Abs. 3) klar und übersichtlich ist, ist er äußerst unübersichtlich, soweit es sich um die Verteilung des Gebührenaufkommens von solchen Fahrzeugen handelt, die im Vertragsgebiet zugelassen sind (Artikel 13 Abs. 2). Ein genereller Verzicht auf die Anwendung dieses Schlüssels (Artikel 13 Abs. 2) hätte jedoch zur Folge, daß die Bundesrepublik Deutschland auf Einnahmen verzichtet, die ihr aus den Vignettenzahlungen in den Partnerländern zuständen. Dies wäre haushaltspolitisch nicht vertretbar. Dies würde darüber hinaus die allgemeine Akzeptanz für eine europäische Vignettenregelung beeinträchtigen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 16. Oktober 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung

Das Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen (BGBl. 1994 II S. 1765 ff.) sieht in seinem Artikel 13 Regelungen zur Verteilung des Gebührenaufkommens zwischen den sog. Verbundstaaten, also den Staaten, die die gemeinsame Gebühr tatsächlich erheben, vor.

Artikel 13 Abs. 3 des Übereinkommens bestimmt die Verteilung des Gebührenaufkommens, das von Kraftfahrzeugen stammt, die außerhalb des Hoheitsgebietes der Vertragsparteien zugelassen sind, die die Gebühr tatsächlich erheben.

Demgegenüber wird nach Artikel 13 Abs. 2 das Gebührenaufkommen, das von Verkehrsunternehmen der Vertragsstaaten stammt, in denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, nicht zwischen den Vertragsparteien verteilt, sondern nach einer dort genannten Formel korrigiert. Diese Korrekturformel basiert auf dem Saldo der jeweiligen Fahrleistungen der Unternehmen einer Vertragspartei im jeweiligen Gebiet der anderen Vertragspartei im Jahre 1992. Die Korrektur erfolgt entsprechend der erwähnten Formel jeweils bilateral zwischen den Vertragsparteien, die die gemeinsame Gebühr erheben.

Da die Niederlande im Jahre 1995 keine Gebühr entsprechend dem Übereinkommen in ihrem eigenen Hoheitsgebiet erhoben haben, waren die von niederländischen Unternehmern in den übrigen Verbundstaaten entrichteten Gebühren wie Gebühren von Fahrzeugen aus Drittstaaten zu behandeln. Sie waren damit nach Artikel 13 Abs. 3 zwischen den übrigen Verbundstaaten zu verteilen. Auch eine bilaterale Korrektur nach Artikel 13 Abs. 2 war mit den Niederlanden in 1995 nicht durchzuführen. Dies wird erst für das Jahr 1996 der Fall sein, da die Niederlande die gemeinsame Gebühr dort zum 1. Januar 1996 eingeführt hat.

Dies vorausgeschickt werden die nachstehenden Fragen wie folgt beantwortet:

1. Wie hoch war 1995 das Gesamtaufkommen aus dem Verkauf der Vignette in allen Vertragsstaaten?
Wie hoch wird es für 1996 geschätzt bzw. wie hoch ist der letzte Ist-Stand 1996?
2. Wie hoch war das Vignettenaufkommen (1995 und Ist-Stand 1996) jeweils in den folgenden Staaten:
 - Bundesrepublik Deutschland,
 - Niederlande,
 - Luxemburg,
 - Belgien,
 - Dänemark?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam wie folgt beantwortet:

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über das in den übrigen Verbundstaaten erzielte gesamte Gebührenaufkommen vor. Schätzungen sind diesbezüglich nicht möglich.

Solche Angaben stehen nur für Deutschland zur Verfügung. Sie können jedoch nicht auf das Kalenderjahr bezogen werden, sondern nur auf das jeweilige Gebührenjahr.

Ein Gebührenjahr läuft jeweils vom Dezember eines Jahres bis einschließlich November des Folgejahres, da bereits im Dezember 1994 mit dem Verkauf der Gebührenbescheinigungen begonnen wurde.

Im Gebührenjahr 1995 (Dezember 1994 bis einschließlich November 1995) betrug das Gebührenaufkommen 834 Mio. DM. Im laufenden Gebührenjahr beläuft sich das Gebührenaufkommen bisher auf 718 Mio. DM (Stand 30. September 1996).

3. Zu welchen Anteilen wurde das gemeinsame Aufkommen (1995 und Ist-Stand 1996) von Fahrzeugen erbracht, die in den folgenden Staaten zugelassen sind:
- Bundesrepublik Deutschland,
 - Niederlande,
 - Luxemburg,
 - Belgien,
 - Dänemark,
 - übrige EU-Staaten zusammen,
 - Drittstaaten außerhalb der EU?

Da der Bundesregierung das gesamte Gebührenaufkommen der Verbundstaaten nicht bekannt ist, beschränken sich die nachfolgenden Angaben auf die in dem von Deutschland betriebenen System erzielten Gebührenumsätze. Dieses System umfaßt die in Deutschland gelegenen Gebührenbegleichungsstellen und diejenigen Gebührenbegleichungsstellen, die Deutschland im Auftrag der Verbundstaaten in einem sog. „Gürtel“ eingerichtet hat. Unter letzterem sind vor allem die im Vorfeld zu den Verbundstaaten Belgien, Luxemburg und Deutschland auf französischem Hoheitsgebiet betriebenen Gebührenbegleichungsstellen, die auf österreichischem Hoheitsgebiet betriebenen Gebührenbegleichungsstellen sowie einige Gebührenbegleichungsstellen in Fährhäfen in England und Belgien sowie Schweden zu verstehen. Bezogen auf die in den o. g. Ländern zugelassenen Kraftfahrzeuge verteilt sich der von der deutschen Verwaltung erzielte Gesamtgebühreumsatz (1995) in Höhe von rd. 834 Mio. DM wie folgt (Angaben in Mio. DM, gerundete Werte):

Deutschland	653 Mio. DM,
Niederlande	70 Mio. DM,
Luxemburg	2,7 Mio. DM,
Belgien	0,4 Mio. DM,
Dänemark	0,04 Mio. DM,
übrige EU-Staaten und Drittstaaten (ohne NL)	107 Mio. DM.

Eine Aufteilung für 1996 ist derzeit noch nicht möglich.

4. Welcher Anteil des Vignettenaufkommens von Fahrzeugen, die in den übrigen EU-Staaten bzw. Drittländern zugelassen sind, entfiel auf die folgenden Länder:
- Bundesrepublik Deutschland,
 - Niederlande,
 - Luxemburg,
 - Belgien,
 - Dänemark?

Das Gebührenaufkommen von Verkehrsunternehmen aus EU-Staaten, die nicht zugleich auch die gemeinsame Gebühr erhebende Verbundstaaten sind, wird im Rahmen der Gebührenverteilung wie das Gebührenaufkommen aus Drittstaaten behandelt.

Im Gebührenjahr 1995 wurden in allen Vertragsstaaten, die die Gebühr erhoben haben für Kraftfahrzeuge, die in Drittstaaten zugelassen sind, insgesamt 187 Mio. DM Benutzungsgebühren vereinnahmt. Diese verteilen sich nach dem Verteilungsschlüssel auf die Verbundstaaten wie folgt:

Deutschland	146 Mio. DM,
Luxemburg	2 Mio. DM,
Belgien	31 Mio. DM,
Dänemark	8 Mio. DM.

In den Niederlanden erfolgte 1995 keine Gebührenerhebung mit der Folge, daß die Niederlande auch bei der Gebührenverteilung für das Gebührenjahr 1995 keine Berücksichtigung fanden.

5. Zu welchen Anteilen wurde das Aufkommen in der Bundesrepublik Deutschland von Fahrzeugen erbracht, die in den folgenden Staaten zugelassen sind:
- Bundesrepublik Deutschland,
 - Niederlande,
 - Luxemburg,
 - Belgien,
 - Dänemark,
 - übrige EU-Staaten zusammen,
 - Drittstaaten außerhalb der EU?

Es wird auf die Antwort zu der Frage 3 verwiesen.

6. Welche Verkehrsleistungen wurden von Fahrzeugen, die in den folgenden Staaten zugelassen sind, 1995 auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erbracht:
- Bundesrepublik Deutschland,
 - Niederlande,
 - Luxemburg,
 - Belgien,
 - Dänemark,
 - übrige EU-Staaten zusammen,
 - Drittstaaten außerhalb der EU?

Die Korrektur des Gebührenaufkommens zwischen den Vertragsparteien, die die gemeinsame Gebühr erheben, erfolgt auf der Basis des Saldos der Fahrleistungen des Jahres 1992. Hierzu wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung verwiesen.

Der Bundesregierung liegen Fahrleistungsdaten für das Jahr 1995 in der nachgefragten Aufschlüsselung nicht vor.

7. Um wieviel übersteigt der Betrag, den die Bundesrepublik Deutschland aus dem Gebührenaufkommen von Fahrzeugen aus dem Vertragsgebiet erhält, denjenigen Betrag, der von Fahrzeugen erbracht wird, die im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind?

Da von Fahrzeugen aus anderen Verbundstaaten, die die gemeinsame Gebühr erheben, in aller Regel die Gebühr im jeweiligen Zulassungsstaat entrichtet wird, fallen Gebührenzahlungen im deutschen Gebührenerhebungssystem von diesen Kraftfahrzeugen nur in sehr geringem Umfang an. Von dem im deutschen Gebührenerhebungssystem im ersten Gebührenjahr erzielten Gebührenaufkommen in Höhe von rd. 834 Mio. DM entfielen auf in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge rd. 653 Mio. DM. Auf die übrigen Verbundstaaten Belgien, Luxemburg und Dänemark entfielen insgesamt rd. 3,14 Mio. DM, die sich entsprechend der Antwort zu der Frage 3 auf diese Staaten verteilen.

8. Inwiefern sieht die Bundesregierung das Ziel der Vignettenregelung erreicht, die Lkws aus den übrigen Vertragsstaaten und Drittländern mehr als vorher an den Kosten für die Erhaltung des deutschen Fernstraßennetzes zu beteiligen?

Das von gebietsfremden Kraftfahrzeugen erzielte Gebührenaufkommen in Höhe von rd. 181 Mio. DM stellt einen Beitrag zu den von ausländischen Fahrzeugen durch die Benutzung des deutschen Fernstraßennetzes verursachten Wegekosten dar. Ohne die Einführung dieser Regelung wäre dieser Beitrag nicht zu erzielen gewesen (Gegenseitige Befreiungsabkommen im Kfz-Steuerbereich und Möglichkeiten zur Vermeidung der Betankung dieser Fahrzeuge in Deutschland und damit Vermeidung der anfallenden Mineralölsteuer).

9. Welche Gründe führten dazu, daß die Verteilung des Gebührenaufkommens unter den Vertragsstaaten nach unterschiedlichen Schlüsseln erfolgt, je nachdem ob es von Fahrzeugen stammt, die in den Vertragsstaaten zugelassen sind oder von solchen Fahrzeugen, die in Drittstaaten zugelassen sind?

Da die in einem Vertragsstaat, der die gemeinsame Gebühr erhebt, erworbene Bescheinigung für den ausgewiesenen Gültigkeitszeitraum auch zur Benutzung des gebührenpflichtigen Autobahnnetzes im jeweils anderen Verbundstaat berechtigt, die exakten Fahrleistungen dieser Fahrzeuge im gebührenpflichtigen Netz des anderen Vertragsstaates jedoch praktisch nicht zu

ermitteln sind, wurde zur Erzielung eines gewissen Ausgleichs die in Artikel 13 Abs. 2 des Übereinkommens dargestellte Korrekturformel entwickelt. Dies war bereits Bestandteil der politischen Erklärung der Verkehrsminister der späteren Verbundstaaten, die als Protokollerklärung bei Verabschiedung der Richtlinie 93/89/EWG im Jahre 1993 abgegeben wurde.

Das Gebührenaufkommen von Kraftfahrzeugen aus sog. Drittländern hingegen wird als gemeinsames Gebührenaufkommen aller die Gebühr erhebenden Verbundstaaten betrachtet und deshalb nach dem in Artikel 13 Abs. 3 genannten Schlüssel verteilt, der ebenfalls Bestandteil der vorgenannten Protokollerklärung war.

10. Hält die Bundesregierung diese Regelungen für korrekturbedürftig?
Wenn ja, warum und inwiefern?
Wenn nein, warum nicht?

Die in Antwort zu der Frage 9 genannte Protokollerklärung ist 1993 nach langwierigen Verhandlungen zwischen den Verbundstaaten zustande gekommen. Die daraus resultierenden Regelungen in Artikel 13 des Verbundübereinkommens haben sich in ihrer bisherigen Anwendung bewährt. Die Bundesregierung sieht daher gegenwärtig keinen Handlungsbedarf, diese Regelungen zu korrigieren.

11. Welchem Vertragsstaat steht das Gebührenaufkommen eines in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Lkws zu, wenn für diesen die Vignette in einem Vertragspartner-Staat, z. B. in Luxemburg erworben wird?

Dieses Gebührenaufkommen steht entsprechend Artikel 13 Abs. 1 des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 dem Verbundstaat zu, in dem die Gebühr entrichtet wurde, also im Beispielsfall Luxemburg.

12. Warum steigen die Kosten des Inkassos für die Vignettengebühr trotz sinkenden Aufkommens seit 1995 kontinuierlich an (von rd. 48 Mio. DM 1995 auf rd. 73 Mio. DM [Haushaltsansatz] in 1997), und werden bereits 1997 rd. 10 % des Vignettenaufkommens betragen?

Mit dem Aufbau und dem Betrieb des Gebührenentrichtungssystems wurde ein privates Dienstleistungsunternehmen beauftragt. Für diese Dienstleistung ist der Bund vertraglich zur Zahlung einer Vergütung in Höhe von 66 Mio. DM pro Jahr verpflichtet. Diese Summe ist auf eine Anzahl von 6 000 Gebührenbegleichungsstellen bei einem prognostizierten Jahresgebührenaufkommen in Höhe von rd. 700 Mio. DM bezogen. Die Haushaltsansätze sahen daher stets die Summe von 66 Mio. DM pro Jahr vor. Im Haushaltsjahr 1995 kamen davon aber nur rd. 48 Mio. DM zur Auszahlung, da zu Beginn des Jahres 1995 die genannte Anzahl von Gebührenbegleichungsstellen nicht voll erreicht wurde und die Abrechnung mit der Betreibergesellschaft auf der Basis betriebs-

bereiter Gebührenterminals je Monat erfolgt. Außerdem wurden in dem genannten Zeitraum nur elf Monatszeiträume (Gebührenjahr) mit der Betreibergesellschaft abgerechnet. Höhere Ausgaben 1996 und der erhöhte Haushaltsansatz 1997 sind vor allem auf folgende Ursachen zurückzuführen:

1. Gegenüber 1995 hat die Zahl betriebsbereiter Terminals naturgemäß zugenommen (System hat sich etabliert).
2. Die Bundesregierung ist aufgrund einer mit der Betreibergesellschaft vertraglich vereinbarten sog. Mehrumsatzklausel zu Mehrzahlungen verpflichtet. Statt der prognostizierten 700 Mio. DM betrug das Gebührenaufkommen im Gebührenjahr 1995 insgesamt rd. 834 Mio. DM. Daher wurde folgende vertragliche Regelung wirksam, die als Mehrumsatzklausel bezeichnet wird:

„Bei Abweichungen des Umsatzes nach oben müssen, wegen der damit verbundenen erhöhten Transaktionsvolumina und des erhöhten Delkreder-Risikos je 100 Mio. DM, pro Terminal 88 DM netto zusätzliche Monatskosten verrechnet werden.“

Den dadurch bedingten Mehrkosten stehen aber unmittelbar beträchtliche Gebührenmehreinnahmen gegenüber (134 Mio. DM im ersten Gebührenjahr).

Ein Kosten-Erlösverhältnis von ca. 10 % ist bei einem System der vorliegenden Größenordnung ein außerordentlich günstiges Verhältnis.

13. In welchem Verhältnis stehen die Erlöse aus dem Vignettenverkauf zu den Kosten des Inkassos in den anderen Vertragsstaaten?

Die Niederlande haben seit 1. Januar 1996 dort ein Gebührensystem in enger Anlehnung an das deutsche Gebührensystem mit Übertragung der Tätigkeit der Abwicklung der Gebührenerhebung auf ein privates Dienstleistungsunternehmen eingeführt. Das dort erzielte Kosten-Erlösverhältnis ist der Bundesregierung nicht bekannt. Die übrigen Verbundstaaten Dänemark, Belgien und Luxemburg haben diese Tätigkeit hingegen nicht oder nur sehr eingeschränkt auf Private übertragen. Über die Kostenstrukturen in diesen Ländern liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

