

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Elke Ferner, Hans Büttner (Ingolstadt), Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 13/6766 Nr. 2.15, 13/7733 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge KOM (96) 331 endg.; Ratsdok. 11 642/96

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit der Veröffentlichung des Grünbuchs der EU-Kommission über faire und effiziente Preise im Verkehr im Dezember 1995 hat sich die Diskussion um zusätzliche fiskalische Belastungen des Straßenverkehrs und insbesondere des Straßengüterverkehrs intensiviert. Bereits 1995 hatte der Bundesverkehrsminister eine Verdreifachung, mindestens jedoch eine Verdoppelung der Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw gefordert, die z. Z. in Höhe von bis zu 1 250 Ecu in Deutschland und vier weiteren EU-Mitgliedstaaten erhoben wird.

Inzwischen hat die Kommission einen neuen Vorschlag für Vignettengebühren vorgelegt:

Neben einer Mindestkraftfahrzeugsteuer für alle EU-Staaten sollen in Abhängigkeit vom Ausmaß der Straßenschädigung und der Schadstoffemissionen Lkw-Vignettengebühren erhoben werden. Diese sollen ergänzt werden durch weitere fahrzeugkilometerabhängige Gebühren bei bestimmten Strecken, die nach ihrer Umweltsensibilität ausgewählt werden. Generell liegen die von der Kommission vorgeschlagenen Gebührensätze jedoch weit unter dem Betrag einer Verdoppelung bzw. Verdreifachung der gegenwärtigen Straßenbenutzungsgebühren, wie sie bisher vom Bundesverkehrsminister gefordert wurden.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die von der Kommission genannten Ziele des Richtlinien-Vorschlags:

- Weiterentwicklung des Binnenmarkts im Straßenverkehr,
- Gewährleistung einer besseren Deckung der mit der Straßenbenutzung verbundenen Kosten einschließlich der externen Kosten,
- Gewährleistung einer stärkeren, kostenorientierten Differenzierung der Gebühren,
- Weiterentwicklung des Territorialitätsprinzips bei der Anlastung der Wegekosten.

Die Ausgestaltung des Richtlinienvorschlags bleibt im einzelnen jedoch weit hinter diesen Absichten zurück. Insbesondere wird dem Umstand der mangelnden Harmonisierung im Straßengüterverkehr der EU nur in geringem Umfang Rechnung getragen. Kfz- und Mineralölmindeststeuersätze, aber auch Sozial-, Umwelt- und Sicherheitsstandards, Kontrollintensitäten und Sanktionen von Verstößen sind weiterhin innerhalb der EU harmonisierungsbedürftig.

Der Deutsche Bundestag bedauert, daß es bisher zwischen den EU-Partnern zu keiner Annäherung der Standpunkte über Höhe und Ausgestaltung der Lkw-Vignette gekommen ist.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, in den weiteren Verhandlungen über die Neufassung der Vignetten-Richtlinie die folgenden Gesichtspunkte zu vertreten:

1. Es ist ein schneller Einstieg in eine fahrleistungsabhängige Gebührenanlastung nach dem Territorialitätsprinzip zu gewährleisten.
2. Als zweitbeste Lösung fordert der Ausschuß für Verkehr, eine deutliche Anhebung der derzeitigen Lkw-Vignettengebühren durchzusetzen. Die gegenwärtigen Verkehrsteuern, die im Güterstraßenverkehr entrichtet werden, decken nicht die Verkehrswegekosten der Lkw. Die Haltung einiger EU-Partnerländer, sich jeglicher Anhebung der Vignettengebühr zu verweigern, ist nicht akzeptabel. Für eine Übergangszeit wird mindestens eine Verdoppelung des geltenden Höchstsatzes auf 2 500 Ecu/Jahr als notwendig angesehen. Eine Verbilligung der Vignette – auch bei Teilen der Lkw-Fahrzeugflotte – ist auszuschließen.
3. Notwendig ist es, einen Einstieg in die Abdeckung der externen Kosten der Straßengüterverkehrs zu finden. Der Vorschlag der EU-Kommission ist deshalb ein Schritt in die richtige Richtung.

Darüber hinaus muß in Zusammenhang mit der Definition von umweltsensiblen Strecken, auf denen eine zusätzliche streckenabhängige Mautgebühr erhoben werden soll, die Problematik des Vor- und Nachlaufs zu diesen Strecken berücksichtigt werden. Auch ist ein enger Zusammenhang mit den Verhandlungen über den Alpentransit mit der Schweiz herzu-

stellen; anzustreben ist, die Transitzkosten in den verschiedenen Alpenländern nicht zu weit auseinanderdriften zu lassen.

4. Bei den weiteren Vignetten-Verhandlungen müssen jetzt die Weichen gestellt werden, um schnellstmöglich die zeitabhängigen Vignetten durch eine streckenabhängige elektronisch zu erhebende Mautgebühr abzulösen – notfalls auch im Alleingang für einzelne Mitgliedstaaten. Der Deutsche Bundestag betrachtet deshalb die zeitabhängige Vignette als eine Übergangslösung, die spätestens zur Jahrtausendwende abgelöst werden muß. Der in Artikel 7 vorgesehene Zeitpunkt zur Überprüfung der Benutzungsgebühren – 1. Januar 2001 – ist deshalb verspätet. Der Ausschuß für Verkehr fordert, die vorgesehene erste Überprüfung auf den 1. Januar 2000 vorzuziehen.
5. Der Deutsche Bundestag bedauert, daß der vorliegende Richtlinienentwurf keinen Zeitpunkt enthält, ab dem die Interoperabilität von elektronisch gestützten streckenabhängigen Lkw-Gebührensyste men festgelegt sein muß. Anzustreben ist, für die Einführung eines solchen Gebührensyste ms eine gemeinschaftliche Lösung herbeizuführen. Gleichwohl sollte jedem Mitgliedstaat die Möglichkeit gegeben werden, ein streckenbezogenes Gebührenerhebungssystem mit Hilfe von Telematik im Rahmen der oben beschriebenen Interoperabilität auch im Alleingang einzuführen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, unverzüglich mit den Vorbereitungen für eine deutsche Lösung zu beginnen.
6. Eine Änderung der Verteilung des Vignettenaufkommens ist anzustreben. Auch die Gebühreneinnahmen, die in den Vignetten-Partnerländern erzielt werden, sind entsprechend den tatsächlichen Verkehrsleistungen innerhalb der Vertragsstaaten auf diese zu verteilen.
7. Es darf keiner Lösung zugestimmt werden, die es den EU-Partnern gestattet, die Kfz-Steuern unter die gemeinsam festgelegten Kfz-Steuermindestsätze abzusenken oder sogar abzuschaffen, auch dann nicht, wenn ein Benutzungsgebühren-System existiert. Eine solche Möglichkeit würde innerhalb der EU einen neuen Steuersenkungswettlauf auslösen. Dadurch würde der Wegekostendeckungsgrad noch weiter abnehmen; gefährdet wären aber auch alle Ansätze für eine ökologisch verträgliche Gestaltung des Straßengüterverkehrs.
8. In Zusammenhang mit der Revision der Lkw-Vignette ist ein Zeitplan aufzustellen, um die Straßenverkehrssteuern – das heißt die Mindestsätze von Mineralölsteuer und Kfz-Steuer – auf EU-Ebene endlich zu harmonisieren.

In diesem Zusammenhang geht der Richtlinienvorschlag in eine falsche Richtung: Er räumt den Mitgliedstaaten bei der Bemessung der Kfz-Steuer einen zu weiten Ermessensspielraum ein – z. B. bei einem Lkw der Schadstoffklasse EURO II zwischen 362 und 4 714 Ecu jährlich. Aus Gründen der Wettbewerbsharmonisierung müssen jedoch dringend die Steuersätze in den Mitgliedstaaten angenähert werden. Dabei ist fest-

zustellen, daß die Lkw-Kfz-Mindeststeuersätze weiterhin deutlich zu niedrig sind.

9. Die nach Artikel 7 eröffnete Möglichkeit, die Benutzungsgebühren zwischen 50 und 100 % der Höchstsätze zu variieren, birgt weitere Gefahren der Wettbewerbsverzerrung. Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, bei der Kommission auf einen stufenweisen Abbau dieser Spanne bis zum 31. Dezember 1999 hinzuwirken.
10. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, eine umfassende Reform aller verkehrsbezogenen Steuern, Gebühren und Abgaben vorzunehmen. Durch gleichzeitigen Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie der Schnittstellen zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße ist eine deutliche Veränderung in der Verkehrsmittelwahl im Bereich des Güterverkehrs – aber auch des Personenverkehrs – zu erzielen.
11. Zur Erleichterung der Kontrolle ist die Vignette künftig deutlich sichtbar am Kraftfahrzeug zu befestigen.

Bonn, den 24. September 1997

Elke Ferner
Hans Büttner (Ingolstadt)
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Konrad Kunick
Heide Mattischeck
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion