

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

A. Problem und Ziel

Im Jahre 2003 wurde dem Straßengüterverkehrsgewerbe zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa ein jährliches Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zugesagt. Bisher wurden 150 Mio. Euro p. a. durch Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau und 100 Mio. Euro p. a. durch das Förderprogramm zur Anschaffung umweltfreundlicher Lkw (sog. Innovationsprogramm) realisiert. Um das verbleibende Harmonisierungsvolumen in Höhe von 350 Mio. Euro p. a. umsetzen zu können, ist eine Änderung von § 11 Abs. 6 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG), der die Verwendung der Mauteinnahmen regelt, notwendig. Die restliche Harmonisierung soll durch sog. De-minimis-Beihilfen nach der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 und Beihilfen für Aus- und Weiterbildung nach der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 erfolgen.

Daneben sind im ABMG einige andere Regelungen zu aktualisieren.

Das geltende ABMG stammt – von einzelnen Änderungen abgesehen – aus dem Jahr 2002. Es ist mit der erfolgreichen Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 zum Tragen gekommen und hat sich bewährt. An einigen Stellen hat die Verwaltungspraxis jedoch Nachjustierungsbedarf gezeigt. Außerdem sind geänderte europarechtliche Vorgaben zu berücksichtigen.

Dabei werden insbesondere folgende Punkte umgesetzt:

- Restumsetzung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 157 S. 8) durch Anpassung der Formulierung zu den mautpflichtigen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in § 1 Abs. 1 ABMG und den Bestimmungen zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen in § 1 Abs. 4 ABMG,
- der Rechtssicherheit dienende Konkretisierung des Ordnungswidrigkeitenbestands des § 10 Abs. 1 Nr. 1 ABMG; auch das teilweise Nichtentrichten der Maut stellt eine Ordnungswidrigkeit dar,
- Klarstellung der Bezugszeiträume für die Ausgleichszahlungen des Bundes an die Länder im Zusammenhang mit den Mindereinnahmen wegen der Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge (§ 11 Abs. 4 ABMG).

B. Lösung

Anpassung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen**1. Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand**

Gegenüber der aktuellen Finanzplanung entstehen durch die Umsetzung der Harmonisierungsmaßnahmen höhere Ausgaben für den Bundeshaushalt in Höhe von 450 Mio. Euro jährlich. Diese Ausgaben sollen durch entsprechend höhere Einnahmen aus der Änderung der Mauthöhenverordnung gegenfinanziert werden. In ganz geringem Umfang könnten durch die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Fahrzeuge (Novellierung § 1 Abs. 1 ABMG) zusätzliche Mauteinnahmen entstehen. Allerdings ist die Anzahl der von der Ausweitung der Mautpflicht betroffenen Fahrzeuge so gering, dass eine Bezifferung der zu erwartenden Mehreinnahmen nicht möglich ist.

2. Vollzugaufwand

Es entsteht in geringem Umfang zusätzlicher Vollzugaufwand beim Bundesamt für Güterverkehr und der von der Bundesrepublik Deutschland beauftragten Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH, der nicht näher beziffert werden kann.

Insbesondere die Einführung der nunmehr zwei selbständige Alternativen umfassenden neuen Definition des mautpflichtigen Fahrzeuges (§ 1 Abs. 1 ABMG) wird im Kontroll- und Innendienst des Bundesamtes für Güterverkehr einen zusätzlichen Schulungsbedarf verursachen. Dieser Schulungsbedarf ist allerdings zwangsläufig und unvermeidbar, da die neue zweiteilige Definition des mautpflichtigen Fahrzeuges durch das einschlägige Europarecht (Richtlinie 2006/38/EG) vorgegeben wird.

Aufwand entsteht beispielsweise auch für die Anpassung und Fortschreibung von Informationsmaterial sowie die Anpassung von Textbausteinen in den vom Bundesamt für Güterverkehr benutzten Softwareprogrammen.

E. Sonstige Auswirkungen

Für Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, die bisher nicht der Mautpflicht unterfielen, kommt es durch die Änderungen dieses Gesetzes (Novellierung § 1 Abs. 1 ABMG) zu Mehrbelastungen, inkl. zu zusätzlichem bürokratischen Aufwand, der mit der Mautpflicht einhergeht. Dabei betrifft die Ausweitung der Mautpflicht aber nur vereinzelte Fälle.

Für Fahrzeuge, die bereits bisher der Mautpflicht unterfallen, ergeben sich durch die Vorschriften dieses Gesetzes keine zusätzlichen Kosten.

Es werden keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, erwartet.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungszdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

F. Bürokratiekosten

Durch die Regelung in Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 1 Abs. 1 ABMG) unterfallen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen der Mautpflicht, die bisher nicht mautpflichtig waren.

Die Regelung in § 1 Abs. 1 ABMG (neu) dient als Korrektiv in den (Grenz-) Fällen, in welchen Unternehmer Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einsetzen, die zwar von ihrer Fahrzeug- und Aufbauart als nicht ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt anzusehen sind, gleichwohl aber konkret im Güterkraftverkehr eingesetzt werden. Bei diesen wenigen Grenzfällen handelt es sich meistens um Fahrzeugkombinationen mit Arbeitsmaschinen (zum Beispiel Umzugsfahrzeuge mit Möbellift-Anhänger), die nicht regelmäßig Güter befördern, aber zusätzlich Güter befördern könnten und im Falle der konkreten Güterbeförderung nun mautpflichtig werden.

Die Bürokratiekostenbelastung ist wegen der geringen Anzahl der betroffenen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen als gering einzuschätzen. Pro Informationspflicht entsteht bei den mit On Board Unit (OBU) ausgestatteten Fahrzeugen ein kaum messbarer Aufwand. Bei den Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die keine OBU eingebaut haben, entsteht mit einer dann erforderlichen manuellen Einbuchung in das Mautsystem bürokratischer Aufwand.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 25. September 2008

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahn-
mautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 847. Sitzung am 19. September 2008 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge*

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt,“ durch folgende Wörter ersetzt: „Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen,

1. die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und
2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt,“.

b) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist.“

2. In § 7 Abs. 5 Satz 2 werden nach dem Wort „Fahrzeugschein“ die Wörter „oder die Zulassungsbescheinigung Teil I“ eingefügt.

* Artikel 1 Nr. 1 dient der teilweisen Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EU Nr. L 157 S. 8).

3. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 4 Abs. 2 Satz 2“ durch die Angabe „§ 4 Abs. 2 Satz 3“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „§ 4 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5“ durch die Angabe „§ 4 Abs. 2 Satz 3 Nr. 5“ ersetzt.

4. In § 10 Abs. 1 Nr. 1 werden nach den Wörtern „die Maut nicht“ ein Komma und die Wörter „nicht vollständig“ eingefügt.

5. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 wird das Wort „vorangegangene“ durch das Wort „vorvergangene“ ersetzt.
- bb) In Satz 2 wird das Wort „folgenden“ durch das Wort „übernächsten“ ersetzt.

b) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Abweichend von Absatz 1 Satz 3 werden jährlich bis zu 450 Millionen Euro von dem verbleibenden Mautaufkommen für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verwendet.“

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am ... [einsetzen: Erster Tag des auf den Monat der Verkündung folgenden Monats] in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Im Jahre 2003 wurde dem Straßengüterverkehrsgewerbe zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa ein jährliches Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zugesagt. Bisher wurden 150 Mio. Euro p. a. durch Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau und 100 Mio. Euro p. a. durch das Förderprogramm zur Anschaffung umweltfreundlicher Lkw (sog. Innovationsprogramm) realisiert. Um das verbleibende Harmonisierungsvolumen in Höhe von 350 Mio. Euro p. a. umsetzen zu können, ist eine Änderung von § 11 Abs. 6 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG), der die Verwendung der Mauteinnahmen regelt, notwendig. Die restliche Harmonisierung soll durch sog. De-minimis-Beihilfen nach der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 und Beihilfen für Aus- und Weiterbildung nach der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 erfolgen.

Das geltende ABMG stammt – von einzelnen Änderungen abgesehen – aus dem Jahr 2002. Es ist mit der erfolgreichen Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 zum Tragen gekommen und hat sich bewährt. An einigen Stellen hat die Verwaltungspraxis jedoch Nachjustierungsbedarf gezeigt. Außerdem sind geänderte europarechtliche Vorgaben zu berücksichtigen.

Vorliegendes Gesetz soll das ABMG auf den aktuellen Stand bringen.

Dabei werden insbesondere folgende Punkte umgesetzt:

- Restumsetzung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 157 S. 8) durch Anpassung der Formulierung zu den mautpflichtigen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in § 1 Abs. 1 ABMG und den Bestimmungen zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen in § 1 Abs. 4 ABMG,
- der Rechtssicherheit dienende Konkretisierung des Ordnungswidrigkeitentatbestands des § 10 Abs. 1 Nr. 1 ABMG; auch das teilweise Nichtentrichten der Maut stellt eine Ordnungswidrigkeit dar,
- Klarstellung der Bezugszeiträume für die Ausgleichszahlungen des Bundes an die Länder im Zusammenhang mit den Mindereinnahmen wegen der Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge (§ 11 Abs. 4 ABMG).

Gegenüber der aktuellen Finanzplanung entstehen durch die Umsetzung der Harmonisierungsmaßnahmen höhere Ausgaben für den Bundeshaushalt in Höhe von 450 Mio. Euro jährlich. Diese Ausgaben sollen durch entsprechend höhere Einnahmen aus der Änderung der Mauthöhenverordnung gegenfinanziert werden. In ganz geringem Umfang könnten

durch die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Fahrzeuge (Novellierung § 1 Abs. 1 ABMG) zusätzliche Mauteinnahmen entstehen. Allerdings ist die Anzahl der von der Ausweitung der Mautpflicht betroffenen Fahrzeuge so gering, dass eine Bezifferung der zu erwartenden Mehreinnahmen nicht möglich ist.

Es entsteht in geringem Umfang zusätzlicher Vollzugsaufwand beim Bundesamt für Güterverkehr und der von der Bundesrepublik Deutschland beauftragten Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH, der nicht näher beziffert werden kann. Insbesondere die Einführung der nunmehr zwei selbständige Alternativen umfassenden neuen Definition des mautpflichtigen Fahrzeuges (§ 1 Abs. 1 ABMG) wird im Kontroll- und Innendienst des Bundesamtes für Güterverkehr einen zusätzlichen Schulungsbedarf verursachen. Dieser Schulungsbedarf ist allerdings zwangsläufig und unvermeidbar, da die neue zweiteilige Definition des mautpflichtigen Fahrzeuges durch das einschlägige Europarecht (Richtlinie 2006/38/EG) vorgegeben wird.

Aufwand entsteht beispielsweise auch für die Anpassung und Fortschreibung von Informationsmaterial sowie die Anpassung von Textbausteinen in den vom Bundesamt für Güterverkehr benutzten Softwareprogrammen.

Für Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, die bisher nicht der Mautpflicht unterfielen, kommt es durch die Änderungen dieses Gesetzes (Novellierung § 1 Abs. 1 ABMG) zu Mehrbelastungen, inkl. zu zusätzlichem bürokratischen Aufwand, der mit der Mautpflicht einhergeht. Dabei betrifft die Ausweitung der Mautpflicht aber nur vereinzelte Fälle.

Für Fahrzeuge, die bereits bisher der Mautpflicht unterfallen, ergeben sich durch die Vorschriften dieses Gesetzes keine zusätzlichen Kosten.

Es werden keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, erwartet.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Durch die Regelung in Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 1 Abs. 1 ABMG) unterfallen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen der Mautpflicht, die bisher nicht mautpflichtig waren.

Die Regelung in § 1 Abs. 1 ABMG (neu) dient als Korrektiv in den (Grenz-)Fällen, in welchen Unternehmer Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einsetzen, die zwar von ihrer Fahrzeug- und Aufbauart als nicht ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt anzusehen sind, gleichwohl aber konkret im Güterkraftverkehr eingesetzt werden. Bei diesen wenigen Grenzfällen handelt es sich meistens um Fahrzeugkombinationen mit Arbeitsmaschinen (zum Beispiel Umzugsfahrzeuge mit Möbellift-Anhänger), die nicht regelmäßig Güter befördern, aber zusätzlich Güter befördern könnten und im Falle der konkreten Güterbeförderung nun mautpflichtig werden.

Die Bürokratiekostenbelastung ist wegen der geringen Anzahl der betroffenen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen als gering einzuschätzen. Pro Informationspflicht entsteht bei den mit On Board Unit (OBU) ausgestatteten Fahrzeugen ein kaum messbarer Aufwand. Bei den Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die keine OBU eingebaut haben, entsteht mit einer dann erforderlichen manuellen Einbuchung in das Mautsystem bürokratischer Aufwand.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 1)

Diese Regelung dient der Umsetzung von EG-Recht.

Zu Buchstabe a (§ 1 Abs. 1)

Nach dem derzeitigen Wortlaut des ABMG fallen Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t unter die Mautpflicht, wenn sie „ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind“. Diese Formulierung geht auf die Fahrzeugdefinition 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) zurück. Durch Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe e der Richtlinie 2006/38/EG wurde die Fahrzeugdefinition in Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG ergänzt und betrifft nun Fahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind „oder eingesetzt werden“. Die in der Richtlinie 2006/38/EG enthaltenen Änderungen sind von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 Abs. 1 der Richtlinie bis zum 10. Juni 2008 umzusetzen.

In der Praxis ergibt sich durch die Änderung nur eine marginale Ausweitung der Mautpflicht. Betroffen sind etwa Fälle, in denen ein Lkw mit einer Anhängerarbeitsmaschine kombiniert ist (z. B. Umzugsfahrzeug mit Möbellift-Anhänger). Durch die Anhängerarbeitsmaschine ist nicht die gesamte Fahrzeugkombination ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt mit der Folge, dass bisher keine Mautpflicht bestand. Durch die Ergänzung der Definition des mautpflichtigen Fahrzeuges um die selbständige zweite Alternative des Einsatzes im Güterkraftverkehr unterfällt die Fahrzeugkombination zukünftig der Mautpflicht, soweit mit dieser Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 GüKG durchgeführt wird und keine Ausnahme nach § 2 GüKG vorliegt.

Der modifizierte Gebührentatbestand dient als Korrektiv in Fällen, in welchen Unternehmer Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einsetzen, die zwar von ihrer Fahrzeug- und Aufbauart als nicht ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt anzusehen sind, gleichwohl aber konkret im Güterkraftverkehr eingesetzt werden. In diesen Fällen kann nunmehr die Maut erhoben werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit wird § 1 Abs. 1 ABMG neu strukturiert.

Zu Buchstabe b (§ 1 Abs. 4 Satz 1)

§ 1 Abs. 4 Satz 1 ABMG enthält eine Ermächtigungsnorm für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadt-

entwicklung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen mittels Rechtsverordnung. Die einzuhaltenden Voraussetzungen basieren gegenwärtig auf Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung, die zum Zeitpunkt des Erlasses des ABMG im Jahre 2002 maßgeblich war.

Nach der Novellierung der Richtlinie 1999/62/EG im Jahre 2006 finden sich die Voraussetzungen für die Bemaftung von nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen nun in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG. Danach bleibt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, unter Beachtung des EG-Vertrags Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen, unter anderem auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes stehen. In der EG-Richtlinie ist weiter dazu ausdrücklich geregelt, dass die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminieren und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmen führen darf.

Zur Begründung heißt es im Erwägungsgrund 6 der Richtlinie 2006/38/EG: „In Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, unter Beachtung des Vertrags auf anderen, nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, Maut- und/oder Benutzungsgebühren nur für Teile des transeuropäischen Straßennetzes auf ihrem Territorium, etwa aufgrund der Isolation oder niedrigen Stau- und Verschmutzungsneigung des anderen Teils, beizubehalten oder einzuführen oder wo es für die Einführung einer neuen Gebührenregelung notwendig ist, darf die Auswahl der Teile des Netzes, für die Gebühren erhoben werden, den internationalen Verkehr nicht diskriminieren und nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Unternehmen führen. Das Gleiche gilt, wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf Straßen beibehält oder einführt, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, beispielsweise auf parallel verlaufenden Straßen, zur Regelung des Verkehrsaufkommens.“

Für die Einführung von Mautgebühren auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen war bisher nach Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG in der ursprünglichen Fassung die vorherige Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften notwendig. Der neue Artikel 7a Abs. 5 der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG sieht nun nur noch vor, dass die Mitgliedstaaten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die Einführung von Mautgebühren auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen vier Monate vor deren Einführung bekannt geben.

Mit vorliegendem Gesetz wird § 1 Abs. 4 Satz 1 ABMG an die geänderte Richtlinie 1999/62/EG angepasst. Die in der Richtlinie 2006/38/EG enthaltenen Änderungen sind von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 Abs. 1 der Richtlinie bis zum 10. Juni 2008 umzusetzen.

Zu Nummer 2 (§ 7 Abs. 5 Satz 2)

Mit der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988), die der Umsetzung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. EG Nr. L 138 S. 57) dient, wurde auch teilweise die Terminologie des Zulassungsrechts geändert. So wurde aus dem bisherigen „Fahrzeugschein“ die „Zulassungsbescheinigung Teil I“ (§ 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung) und aus dem bisherigen „Fahrzeugbrief“ die „Zulassungsbescheinigung Teil II“ (§ 12 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Zur Klarstellung, dass die Aushändigungspflicht nach § 7 Abs. 5 ABMG auch die nach neuem Recht ausgestellte Zulassungsbescheinigung Teil I erfasst, wird § 7 Abs. 5 Satz 2 ABMG entsprechend ergänzt.

Zu Nummer 3 (§ 9 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1)

Mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120) wurde § 4 Abs. 2 Satz 1 ABMG a. F. durch zwei Sätze ersetzt und somit ein neuer § 4 Abs. 2 Satz 2 ABMG eingefügt. Eine Anpassung des darauf verweisenden § 9 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 ABMG ist bislang nicht erfolgt, da die zunächst vorgesehene Anpassung im Zusammenhang mit dem Verwaltungsgebührengesetz aufgrund der Diskontinuität zum Ende der vorangegangenen Legislaturperiode nicht umgesetzt wurde. Daher ist die Bezugnahme auf § 4 Abs. 2 Satz 2 ABMG nach wie vor nicht korrekt und redaktionell zu korrigieren.

Zu Nummer 4 (§ 10 Abs. 1 Nr. 1)

Mit der Ergänzung von § 10 Abs. 1 Nr. 1 ABMG wird im Gesetz eindeutig klargestellt, dass auch das teilweise Nichtentrichten der Maut eine Ordnungswidrigkeit darstellt (insbesondere, wenn der Mautpflichtige eine falsche Emissionsklasse oder Achszahl angibt und deshalb zu wenig Maut entrichtet).

Zu Nummer 5 (§ 11)**Zu Buchstabe a (§ 11 Abs. 4)****Zu Doppelbuchstabe aa (§ 11 Abs. 4 Satz 1)**

§ 11 Abs. 4 Satz 1 ABMG in der geltenden Fassung, wonach der Ausgleichsbetrag des vorherigen Jahres als Anknüpfungspunkt für die Berechnung der Abschlagszahlung des laufenden Jahres dient (Zahlung jeweils zum 15. Januar eines jeden Jahres), kann in der Praxis nicht umgesetzt werden, weil die endgültigen Zahlen zur Berechnung des Ausgleichsbetrages des Vorjahres erst in der Mitte des laufenden Jahres vorliegen. Daher muss der Ausgleichsbetrag des vorvergangenen Jahres als Anknüpfungspunkt für die Abschlagszahlung zum laufenden Jahr dienen.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 11 Abs. 4 Satz 2)

Nach § 11 Abs. 4 Satz 2 ABMG erfolgt die „spitze“ Abrechnung zum Ausgleichsbetrag des Vorjahres – parallel zur Abschlagszahlung für das laufende Jahr – zum 15. Januar des laufenden Jahres. Da die endgültigen Zahlen zur Be-

rechnung des Ausgleichsbetrages des Vorjahres erst in der Mitte des laufenden Jahres vorliegen, muss die „spitze“ Abrechnung zum Ausgleichsbetrag eines jeden Jahres zum 15. Januar des übernächsten Jahres erfolgen.

Zu Buchstabe b (§ 11 Abs. 6)

Im Jahre 2003 wurde dem Straßengüterverkehrsgewerbe zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa ein jährliches Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zugesagt. Bisher wurden 150 Mio. Euro p. a. durch Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau und 100 Mio. Euro p. a. durch das Förderprogramm zur Anschaffung umweltfreundlicher Lkw (sog. Innovationsprogramm) realisiert. Die verbleibende Harmonisierungslücke wird gegenwärtig durch abgesenkte Mautsätze geschlossen (sog. implizite Harmonisierung). Um das verbleibende Harmonisierungsvolumen in Höhe von 350 Mio. Euro p. a. durch weitere Harmonisierungsmaßnahmen umsetzen zu können, ist eine Erweiterung von § 11 Abs. 6 ABMG, der die Verwendung der Mauteinnahmen regelt, notwendig.

Ausgefüllt werden soll die verbliebene Harmonisierungslücke zum einen durch sog. De-minimis-Beihilfen nach der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 (ABl. EG Nr. L 379 S. 5). Grundsätzlich gab es die De-minimis-Beihilfen schon länger (vgl. Verordnung (EG) Nr. 69/2001); für Unternehmen des Straßentransportsektors sind sie aber erst seit dem 1. Januar 2007 zulässig (vgl. Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006). Nach Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 darf der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen an ein Unternehmen, das im Bereich des Straßentransportsektors tätig ist, in einem Zeitraum von drei Steuerjahren den Betrag von 100 000 Euro nicht überschreiten.

Als vierte Harmonisierungskomponente sind schließlich von den De-minimis-Beihilfen gesonderte Beihilfen für Aus- und Weiterbildung vorgesehen. Aufgrund des aktuell bestehenden Mangels an qualifiziertem Fahrpersonal im Güterkraftverkehrsgewerbe kommt der Aus- und Weiterbildung des Personals eine besondere Bedeutung zu. Europarechtlich einschlägig ist insoweit die Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen (ABl. EG Nr. L 10 S. 20). Die Freistellung gilt gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 nicht für Beihilfen, deren Höhe für ein einzelnes Ausbildungsvorhaben eines Unternehmens 1 Mio. Euro übersteigt.

Im Gegenzug zur vollständigen „echten“ Harmonisierung durch konkrete Maßnahmen werden die Mautsätze durch Änderung der Mauthöheverordnung entsprechend erhöht.

Zu Artikel 2

Artikel 2 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das ABMG in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Zu Artikel 3

Regelung des Inkrafttretens.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den o. g. Regelungsentwurf auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Gesetz werden keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft, Bürger oder Verwaltung geschaffen, abgeschafft oder verändert. Allerdings wirkt sich die Regelung in Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a auf die Zahl der Fahrzeuge aus, die die Benutzung einer mautpflichtigen Straße anzuzeigen haben. Die Bürokratiekostenbelastung ist aber insgesamt wegen der geringen Anzahl der betroffenen Fahrzeuge als gering einzuschätzen.

Daher hat der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

