

Bericht

**des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss)
gemäß § 96 der Geschäftsordnung**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 16/10388 –**

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

**Bericht der Abgeordneten Roland Claus, Bartholomäus Kalb, Carsten Schneider (Erfurt),
Dr. Claudia Winterstein und Anna Lührmann**

Mit dem Gesetzentwurf ist beabsichtigt, die Umsetzung des noch offenen Teils des dem Straßengüterverkehrsgewerbe zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa zugesagten Harmonisierungsvolumens zu ermöglichen, das geltende Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) an einigen Stellen aufgrund von Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis nachzustimmen und es an geänderte europarechtliche Vorgaben anzupassen.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs stellen sich wie folgt dar:

1. Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand

Gegenüber der aktuellen Finanzplanung entstehen bei vollständiger Umsetzung der im ABMG vorgesehenen Harmonisierungsmaßnahmen höhere Ausgaben für den Bundeshaushalt in Höhe von 450 Mio. Euro jährlich. Diese Ausgaben sollen durch die Anhebung der derzeit noch abgesenkten Mautsätze mit Änderung der Mauthöhenverordnung gegenfinanziert werden. In ganz geringem Umfang könnten durch die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Fahrzeuge (Novellierung der § 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.

Sonstige Auswirkungen

Für Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, die bisher nicht der Mautpflicht unterfielen, kommt es durch die Änderungen dieses Gesetzes (Novellierung des § 1 Abs. 1 ABMG) zu Mehrbelastungen, inklusive zu zusätzlichem bürokratischem 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.

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 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 Möbelliftanhänger), 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.

Der Haushaltsausschuss hält den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP für mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.

Dieser Bericht wird unter dem Vorbehalt erteilt, dass der federführende Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung keine Änderungen mit erheblichen finanziellen Auswirkungen empfiehlt.

Berlin, den 4. November 2008

Der Haushaltsausschuss

Otto Fricke
Vorsitzender

Roland Claus
Berichterstatter

Bartholomäus Kalb
Berichterstatter

Carsten Schneider (Erfurt)
Berichterstatter

Dr. Claudia Winterstein
Berichterstatlerin

Anna Lührmann
Berichterstatlerin