

Bericht

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

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 18/3923, 18/4454 –**

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

**Bericht der Abgeordneten Norbert Brackmann, Bettina Hagedorn,
Roland Claus und Sven-Christian Kindler**

Mit dem Gesetzentwurf ist beabsichtigt, weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einzubeziehen.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die öffentlichen Haushalte stellen sich wie folgt dar:

Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes und die Absenkung der Mautpflichtgrenze bedeuten zusätzliche Einnahmen, die gemäß § 11 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zusätzlich dem Verkehrshaushalt des Bundes zufließen. Wie hoch diese Einnahmen ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Achs- und Emissionsklassen auf den neu mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten und den Fahrleistungen der neuen mautpflichtigen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis 11,99 Tonnen ab.

Eine am aktuellen Verkehrsaufkommen orientierte Schätzung lässt im Zeitraum 2015 bis 2017 folgende Mehreinnahmen erwarten:

Jahr	2015	2016	2017
in Mrd. €			
Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km vierstreifig ausgebaute Bundesstraßen ab dem 1.07.2015	0,040	0,080	0,080
Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht ab dem 1.10.2015	0,075	0,300	0,300
Summe	0,115	0,380	0,380

Für Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsauswirkungen.

Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft fünf bestehende Informationspflichten geändert (§ 5 Absatz 2 und 3, § 6 Absatz 1 und 1a sowie § 7 der Lkw-Maut-Verordnung). Es ergeben sich jährliche Bürokratiekosten in Höhe von ca. 450.000 Euro. Darüber hinaus entsteht den Unternehmen, die sich für den Einbau eines Fahrzeuggerätes für die automatisierte Mauterhebung entscheiden, ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 21 Mio. Euro (250 Euro pro Einbau).

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) einmaliger Umstellungsaufwand (Investitionskosten) in Höhe von rund 14,7 Mio. Euro sowie im eingeschwungenen Zustand jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 15 Mio. Euro an.

Im Rahmen der Mitwirkung der privaten Mautsystembetreibergesellschaft (Mauterhebung nach § 4 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Kontrolle nach § 7 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und Nacherhebung nach § 8 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen in Höhe von rund 23 Mio. Euro sowie für den laufenden Betrieb jährliche Kosten in Höhe von rund 33 Mio. Euro entstehen.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird dieser gesamte Aufwand (Bundesamt für Güterverkehr und private Mautsystembetreibergesellschaft) aus den Mauteinnahmen finanziert.

Die Einnahmen werden die Ausgaben übersteigen.

Vier Jahre nach Inkrafttreten der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen werden die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verfahren beim BAG, insbesondere auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrollen, evaluiert.

Weitere Kosten

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Straßen und Fahrzeuge führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

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

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.

Dieser Bericht beruht auf der vom federführenden Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegten Beschlussempfehlung.

Berlin, den 25. März 2015

Der Haushaltsausschuss

Dr. Gesine Löttsch
Vorsitzende

Norbert Brackmann
Berichterstatter

Bettina Hagedorn
Berichterstatterin

Roland Claus
Berichterstatter

Sven-Christian Kindler
Berichterstatter

