

24.05.07**Unterrichtung**
durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der EntschlieÙung des Bundesrates zur Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Mauthöheverordnung - MautHV)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Schreiben vom 22. Mai 2007 zu der oben genannten EntschlieÙung des Bundesrates (siehe Drucksache 142/03 (Beschluss)) wie folgt Stellung genommen:

Vorbemerkung

Die Mauthöheverordnung dient der Durchführung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) vom 5. April 2002 (BGBl. I. S. 1234). Das ABMG ermächtigt die Bundesregierung in § 3 Abs. 2 zur Festsetzung der Höhe der nach Achs- und Emissionsklassen zu differenzierenden Mautsätze pro Kilometer mit Zustimmung des Bundesrates. Die durchschnittliche gewichtete Maut muss sich nach § 3 Abs. 2 Satz 2 ABMG im Einklang mit dem EG-Recht (Artikel 7 Abs. 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG, zuletzt geändert durch die RL 2006/38/EG), an den von den mautpflichtigen Fahrzeugen verursachten Wegekosten orientieren. Nach wissenschaftlichen Berechnungen ergibt sich aus diesen Wegekosten ein durchschnittlicher Mautsatz von 15 Cent pro Kilometer.

Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut haben sich im Mai 2003 der Bundesrat, Bundestag und die Bundesregierung darauf verständigt, dem StraÙengüterverkehrsgewerbe wegen der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein sog. Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro jährlich zu gewähren. Dazu sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren (MEV)
- Änderung des Kfz-Steuergesetzes

- Innovationsprogramm oder
- jede andere geeignete Harmonisierungsmaßnahme einschließlich der Emissionsklassenzuordnung.

Zu Punkt 1

Die Bundesregierung hat die inhaltsgleichen Beschlüsse des Bundesrates zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Drucksache 142/03 (Beschluss) und des Bundestages zur Mauteinführung in Deutschland am 31. August 2003 und zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen (Drucksache 15/1023) konsequent umgesetzt.

Die Bundesregierung hat sich prioritär für die beihilferechtliche Genehmigung des MEV durch die Europäische Kommission (KOM) eingesetzt.

Zu Punkt 2 – Mautkompromiss

Die Bundesregierung hat sich entsprechend des Beschlusses des Bundesrates zur MautHV dafür eingesetzt, dass zur Erreichung der angestrebten Harmonisierung die Mauthöhe zunächst mit einem Eingangssteuersatz von durchschnittlich 12,4 Cent/km festgesetzt wird. Die MautHV ist im Juni 2003 in Kraft getreten.

Zu Punkt 3 - Mautermäßigungsverfahren

Dem vorrangig zu verfolgenden MEV hat die KOM im Beihilfe-Prüfverfahren gemäß ihrer Entscheidung vom 25. Januar 2006 wegen einer de-facto Diskriminierung von Ausländern nicht zugestimmt.

Zu Punkt 4 - Änderung des Kfz-Steuergesetzes

Mit dem vorgelegten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften soll nunmehr die auch im Mai 2003 verabredete Harmonisierungsmaßnahme Änderung der Kraftfahrzeugsteuer umgesetzt werden. Es erfolgt eine Absenkung der Höchststeuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau. Die Absenkung hat ein Gesamtvolumen von ca. 150 Mio. Euro jährlich.

Die den Ländern entgehenden Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer werden aus dem Mautaufkommen ausgeglichen; das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) wird entsprechend angepasst.

Die Gegenfinanzierung erfolgt durch Erhöhung des durchschnittlichen Mautsatzes.

Die MautHV wird geändert. Es erfolgt eine Erhöhung des Mautsatzes von 1 Cent/km in den Fahrzeugkategorien A und B und von 1,5 Cent/km in der Fahrzeugkategorie C.

Zu Punkt 5 - Innovationsprogramm

Bei der Erhöhung der Mautsätze wurde auch die Finanzierung des Innovationsprogramms für die Anschaffung besonders emissionsarmer Nutzfahrzeuge, das ebenfalls im Mai 2003 verabredet wurde, berücksichtigt. Das Programm wird ein Volumen von rd. 100 Mio. Euro jährlich haben. Das Innovationsprogramm selbst bedarf als Förderprogramm keiner gesetzlichen Regelung und ist somit nicht Inhalt dieses Gesetzentwurfs.

Die KOM hat das Innovationsprogramm mit Entscheidung vom 24. Januar 2007 beihilferechtlich genehmigt. Die Auflage der KOM, die Förderung von Fahrzeugen mit der Schadstoffnorm Euro V nur bis zum 30. September 2008 zu fördern, ist nachvollziehbar. Denn EURO V-Fahrzeuge machen bisher den Schwerpunkt der Förderung aus, und vorerst wird davon auszugehen sein, dass bis zum Herbst 2008 noch keine neue, strengere EURO VI-Norm auf EU-Ebene definiert ist und dem zufolge noch keine Euro VI – Fahrzeuge auf dem Markt sind.

Nach Ablauf der Förderung von EURO V-Fahrzeugen wird der durchschnittliche Mautsatz wieder um 0,44 Cent/km gesenkt werden, sofern eine nachhaltige Harmonisierung durch das Innovationsprogramm im Anschluss an die Förderung von EURO V-Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann.

Da die Einnahmen aus der Lkw-Maut gemäß § 11 Autobahnmautgesetz zweckgebunden zu verwenden sind, bedarf es der Erweiterung der Zweckbindung, um das Innovationsprogramm aus Mauteinnahmen finanzieren zu können.

Zu anderen geeigneten Harmonisierungsmaßnahmen

Als andere Harmonisierungsmaßnahme hat die Bundesregierung das von externen Rechtsexperten der Verbände und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) entwickelte Mautbonussystem (MBS) unterstützt, indem die Bundesregierung das Pränotifizierungsverfahren eingeleitet hat. Das MBS wurde vom BMVBS gemeinsam mit den Verbänden gegenüber der KOM vertreten. Das MBS ist aber nach Auffassung der KOM – wie das MEV – ebenfalls mit Gemeinschaftsrecht nicht vereinbar.

Die Bundesregierung prüft darüber hinaus derzeit, ob andere Harmonisierungsmaßnahmen geeignet wären.

Zu Punkt 6

Die Bundesregierung hat ein Lkw-Mautsystem entsprechend des Beschlusses des Bundesrates zur MautHV am 1. Januar 2005 eingeführt. Seit dem Start arbeitet das System stabil und erfolgreich auf hohem Niveau. Alle drei Zugangssysteme zur Mautentrichtung (OBUs, Internet, Mautterminals) arbeiten verlässlich und ohne besondere Vorkommnisse. Die bis Anfang Mai 2007 rd. 571.000 eingebauten OBUs zeigen die hohe Akzeptanz, die das automatische Einbuchungssystem bei allen Nutzern sowohl im In- als auch im Ausland gefunden hat. Dabei hält die Tendenz hin zum automatischen System erfreulich an: rd. 90 % der mautpflichtigen Fahrten werden über die OBUs abgerechnet.

Zu Punkt 7

Entsprechend § 2 Abs. 1 Satz 1 verteilt die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft die Mauteinnahmen und Schifffahrtsabgaben, die ihr vom Bund zur Verfügung gestellt werden, auf Straße, Schiene und Wasserstraße. Dies geschieht nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und auf Weisungen des BMVBS.