

17.10.03**Beschluss****des Bundesrates**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge**KOM(2003) 448 endg.; Ratsdok. 11944/03**

Der Bundesrat hat in seiner 792. Sitzung am 17. Oktober 2003 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat unterstützt die mit dem Richtlinienvorschlag zur Fortschreibung der Richtlinie 1999/62/EG verbundenen Zielsetzungen, insbesondere die
 - Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr,
 - Umstellung der Infrastrukturfinanzierung von Steuer- auf Nutzerfinanzierung,
 - Lenkung und Steuerung des Verkehrsaufkommens durch Differenzierung der Gebühren nach Zeit, Ort, Fahrzeugtyp und Emissionsklassen,
 - Zweckbindung der Gebühreneinnahmen zur Erhaltung und zum gleichgewichtigen Ausbau des Straßennetzes und der übrigen Verkehrsinfrastruktur und
 - Einführung gemeinschaftlicher Berechnungsgrundlagen für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw.

2. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission bei der Ermittlung der Wegekosten die in Vorentwürfen favorisierte Methode der sozialen Grenzkosten durch einen Rechenansatz ersetzt hat, der eine Einbeziehung bislang nicht be-

rücksichtiger Kostenbestandteile zulässt.

3. Er stellt allerdings fest, dass der Kommissionsvorschlag nach wie vor auf eine vollständige Erfassung des mit der Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur verbundenen Ressourcenverzehr verzichtet. Für Verkehrswege, die bereits länger als 15 Jahre in Betrieb sind, dürfen keine Kapitalkosten mehr berücksichtigt werden. Der Bundesrat lehnt eine zeitliche Beschränkung bei der Anrechnung von Kapitalkosten ab. Der Vorschlag der Kommission würde zu einer deutlichen Verringerung der sich errechnenden Wegekosten und der hieraus abgeleiteten Höhe der Straßenbenutzungsgebühren führen. Die Ausnahmeregelung für bestehende Konzessionsverträge begünstigt die Mitgliedstaaten, die über Konzessionssysteme verfügen und benachteiligt Länder wie Deutschland, die ihr Straßennetz mit Steuermitteln finanziert haben.

Der Ansatz durchschnittlicher jährlicher Ausgaben für die Beseitigung von Straßenschäden (Strukturinstandhaltungsmaßnahmen) und die laufenden Betriebsausgaben (Instandhaltungsmaßnahmen) ist problematisch, wenn die jährlichen Ausgaben nicht ausreichen, um Betrieb, Erhaltung und Ausbau des Straßennetzes zu sichern. Die Höhe der Straßenbenutzungsgebühren würde zudem mit der Investitionstätigkeit variieren. Kosten und Gebühren sind niedrig, wenn keine Kapitalkosten und keine größeren Ersatzinvestitionen anfallen. Stehen nach etwa 25 Jahren grundlegende Instandhaltungsmaßnahmen an, ist mit einem sprunghaften Anstieg der Gebühren zu rechnen. Der Ansatz gewährleistet damit nicht, dass alle Nutzergenerationen in gerechter Weise an der Erhaltung der bestehenden und dem Ausbau der künftigen Straßeninfrastruktur beteiligt werden.

4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für eine vollständige Anlastung der Wegekosten einzusetzen. Nicht zuletzt im Hinblick auf die anstehende Organisationsprivatisierung der Mittelbewirtschaftung und Finanzierung der Bundesverkehrswege im Rahmen der neuen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft und die auch von der Kommission angestrebte Beteiligung privater Kapitalgeber in Form von öffentlich-privaten Finanzierungsmodellen und privaten Betreibergesellschaften hält der Bundesrat eine Kostenrechnung unter Einschluss der vollen Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen) für erforderlich, die sich an der langfristigen Erhaltung und Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur orientiert. Unter den Bedingungen des Kommissionsvorschlags dürfte es kaum möglich sein, privates Risikokapital für den Verkehrswegebau zu gewinnen.

5. Der Bundesrat lehnt im Interesse der Klarheit der Rechnungslegung eine Einbeziehung nicht gedeckter Unfallkosten in die Straßenbenutzungsgebühren ab. Die Gebührenpolitik sollte sich vorrangig an den Zielsetzungen der Verkehrsfinanzierung sowie der Verkehrslenkung und optimalen Kapazitätsauslastung ausrichten. Eine Überfrachtung der Gebühren mit weiteren Einzelfunktionen, die für den Verkehrsteilnehmer nicht unterscheidbar sind, wird als nachteilig für die Akzeptanz von Straßenbenutzungsgebühren angesehen. Der Bundesrat hält es zudem für problematisch, privaten Betreibern die Erhebung und Abführung externer Kosten aufzuerlegen. Noch problematischer wäre es aus seiner Sicht, mit Hilfe derart erzielter Einnahmen Defizite aus unvollständig angelasteten Infrastrukturkosten auszugleichen. Der Bundesrat spricht sich daher für eine klare Trennung von Infrastrukturkosten und nicht gedeckten Unfallkosten aus. Die Internalisierung externer Unfallkosten sollte durch verursachergerechte Maßnahmen außerhalb der Wegekostenrechnung vorgenommen werden.

6. Der Bundesrat stellt fest, dass mit der vorgeschlagenen fakultativen Einführung von Mautgebühren das Ziel einer Harmonisierung der Wegekostenanlastung in der EU nicht erreicht werden kann. Er bedauert im Übrigen, dass die Kommission ihre ursprüngliche Absicht, die auf Gemeinschaftsebene anzuwendende Methode für Wegekostenrechnungen im Rahmen einer Mitteilung zur Diskussion zu stellen, nicht verwirklicht hat. Er weist darauf hin, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedliche Verfahren zur Anwendung gelangen. Die in Anhang III des Richtlinienvorschlags nur sehr pauschal beschriebenen Rechenvorschriften und der Verweis auf das nach der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 vorgesehene Ausschussverfahren können den hier bestehenden Mangel nicht beseitigen. Der Bundesrat befürchtet, dass damit die in den Mitgliedstaaten ermittelten Gesamtwegekosten und deren Aufteilung nach Nutzerkategorien kaum vergleichbar sein werden. Er weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nicht alle Ausgaben für Strukturinstandhaltungsmaßnahmen achslastabhängig sind und damit auch nicht, wie in Anhang III vorgesehen, nahezu ausschließlich dem schweren Güterverkehr angelastet werden können. Der Kommissionsvorschlag enthält des Weiteren keine Angaben zur Verrechnung der Kapitalkosten. Die Gebührendifferenzierung nach EURO-Emissionsklassen bleibt unklar, solange nicht, wie in der alten Richtlinie, die Bandbreite einer möglichen Gebührenspreizung angegeben wird.

7. Der Bundesrat teilt die Meinung der Kommission, dass eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr auch eine Angleichung

der fiskalischen Lasten voraussetzt. Er ist in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass entsprechende Harmonisierungsmaßnahmen auch im Bereich der Mineralölsteuer möglich sein sollten. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die in der Richtlinie zur Energiebesteuerung auf sehr niedrigem Niveau festgelegten Mindeststeuersätze und restriktiven Vorgaben für eine Ermäßigung des Dieselsteuersatzes bei Einführung von Straßenbenutzungsgebühren keine Lösung der bestehenden Harmonisierungsprobleme bewirken können. Er fordert die Bundesregierung auf, verstärkte Anstrengungen zur Harmonisierung der fiskalischen Wettbewerbsbedingungen zu unternehmen.

8. Der Bundesrat weist auf seine Entschliebung zur Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Mauthöheverordnung - MautHV) vom 23. Mai 2003 (BR-Drucksache 142/03 (Beschluss)), insbesondere auf Ziffer 4, hin und erinnert die Bundesregierung daran, dass die Länder bezüglich einer Senkung der Kraftfahrzeugsteuersätze für schwere Nutzfahrzeuge bis auf das EU-rechtlich zulässige Mindestniveau nach der Richtlinie 1999/62/EG einen vollständigen Ausgleich erwarten. Dies gilt auch für die Kraftfahrzeugsteuerausfälle, die entstehen, wenn sich die Maut auf Lkw über 3,5 t erstrecken sollte.

Er fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, dass eine Absenkung der Kraftfahrzeugsteuersätze unter die festgesetzten Mindestsätze nicht möglich ist.

9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, ferner auf folgende Änderungen hinzuwirken:
 - Artikel 7b Abs. 1 ist um eine Formulierung zu ergänzen, nach der bei einer Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer die in Anhang I festgelegten Mindestsätze zu beachten sind.
 - In Artikel 9 Abs. 2 ist eine Ergänzung vorzunehmen, nach der die Einnahmen aus Maut- und/oder Benutzungsgebühren auch zum Ausgleich für die aus einer Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer (Artikel 7b Abs. 1) entstehenden Kraftfahrzeugsteuerausfälle verwendet werden dürfen.
10. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission es den Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip freistellt, auf anderen, nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Hauptverkehrsstraßen wie auch im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes Benutzungsgebühren zu erheben.

11. Er sieht allerdings keine Notwendigkeit für eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Wegekostenrichtlinie auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t. Die Einbeziehung von im Güterverkehr eingesetzten leichten Lastkraftwagen sollte der Entscheidung der Mitgliedstaaten überlassen bleiben. Gemeinschaftliche Regelungen sollten sich auf den binnenmarktrelevanten Bereich des schweren Güterkraftverkehrs beschränken.

12. Der Bundesrat sieht ebenso keine Notwendigkeit für eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einrichtung einer unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde. Erforderliche Regelungen sollten entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip der Organisationshoheit der Mitgliedstaaten überlassen bleiben.