

Verordnungsentwurf der Bundesregierung

Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeugzulassungsverordnung

A. Problem und Ziel

Die 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) sah bisher in Artikel 7 Abs. 10 Buchstabe a) vor, dass die Mitgliedstaaten ihre Mautsätze nach Fahrzeug-Emissionsklassen differenzieren können, sofern keine Mautgebühr mehr als 50 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, welche die strengsten Emissionsnormen erfüllen. Mit 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) wurde Artikel 7 Abs. 10 dergestalt modifiziert, dass die Mautsätze – unter Beachtung des Wegekostengesamt volumens – in Bezug auf die Emissionsnormen nun um bis zu 100 % differenziert werden dürfen. Um die Lenkungswirkung der Lkw-Maut hin zum Einsatz von schadstoffärmeren schweren Nutzfahrzeugen zu stärken, sollen die Mautsätze stärker gestaffelt werden (Mautspreizung).

Die Feinstaubproblematik hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Ein Teil der Feinstaubbelastung geht auch auf den Straßengüterverkehr zurück. Durch Änderung der Mautsätze soll ein Anreiz gegeben werden, neue oder bereits zugelassene schwere Nutzfahrzeuge mit einem Partikelminderungssystem auszurüsten, um so einen Beitrag zur Senkung der Feinstaubbelastung zu leisten. Das Vorhandensein eines Partikelminderungssystems soll zur Folge haben, dass das mautpflichtige Fahrzeug in die nächstgünstigere Mautkategorie eingeordnet wird, was zu einer Einsparung an Mautgebühren beim Mautpflichtigen führt.

B. Lösung

Anpassung der Mautsätze unter Berücksichtigung der Partikelminderungsklassen. Bei der Staffelung wird der größer gewordene Differenzierungsspielraum genutzt.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand

Die Festsetzung der Mautsätze basiert auf dem Prinzip der Deckung der Wegekosten. Der vorliegenden Neuberechnung der Mautsätze, die wegen der Mautspreizung und der Berücksichtigung der Partikelminderungssysteme notwendig wurde, liegen die Daten des Wegekostengutachtens 2002 zu Grunde. Auf diese Basisdaten wurden die mautpflichtigen Fahrleistungen des Jahres 2010 angewendet, was im Ergebnis zu einer Verminderung des durchschnittlichen gewichteten Mautsatzes von derzeit 13,5 Cent/km auf 12,4 Cent/km führt. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die derzeitigen Mautsätze ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 350 Millionen Euro jährlich beinhalten, die Mautsätze nach dieser Verordnung hingegen ein implizites Harmonisierungsvolumen in Höhe von 450 Millionen Euro jährlich umsetzen. Um das unterschiedliche Harmonisierungsvolumen bereinigt (beide Varianten mit einem Harmonisierungsvolumen von 450 Millionen Euro jährlich) sinkt der durchschnittliche gewichtete Mautsatz von derzeit fiktiv 13,05 Cent/km auf 12,4 Cent/km.

Die Neufestsetzung der Mautsätze erfolgt haushaltsneutral und entspricht damit den aktuellen Finanzplanansätzen für die Jahre 2008 – 2011.

	2008	2009	2010	2011
in Mio. €	Soll	Soll	Soll	Soll
Haushalt (FPL.)	3.445	3.540	3.660	3.660

Nach Ablauf des Haushaltsjahres werden die tatsächlichen Mauteinnahmen den Ausgaben für Systemkosten und mautfinanzierten Verkehrsinvestitionen in der Mautnebenrechnung gegenübergestellt. Mautmehreinnahmen werden den Verkehrsinvestitionen im übernächsten Haushaltsjahr gut geschrieben; Mautmindereinnahmen schmälern die Verkehrsinvestitionen entsprechend.

2. Vollzugaufwand

Für die Anpassung der EDV-Systeme fallen beim Kraftfahrt-Bundesamt, dem Bundesamt für Güterverkehr und bei dem nach § 4 Abs. 2 Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) beauftragten privaten Betreiber Kosten in Höhe von rd. 5 Mio. Euro an. Hintergrund ist u.a., dass die Daten zur Partikelminderungskategorie bei der Kontrolle der Mautentrichtung zur Verfügung stehen müssen. Die dem Bund entstehenden Mehrausgaben sind zu Lasten der mautfinanzierten Verkehrsinvestitionen zu veranschlagen.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, können durch die Änderung der Mautsätze zusätzliche Kosten entstehen. Da die Partikelfilterförderung aufkommensneutral erfolgt, finanzieren die Unternehmen, die kein Partikelminderungssystem nachrüsten (können) über höhere Mautgebühren zum Teil die Nachrüstkosten der anderen Unternehmen, die ein Partikelminderungssystem einbauen lassen. Bei der Verteilung der Nachrüstkosten wurde darauf geachtet, dass die Mautsätze für die umweltfreundlichen Fahrzeuge möglichst wenig steigen, hingegen die Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß stärker, d.h. überproportional belastet werden. Da die Mautspreizung maximal 100 % betragen darf und im Ergebnis eine Aufkommensneutralität erreicht werden soll, kann ein Anstieg der Mautsätze bei den umweltfreundlichen Lkw nicht ganz vermieden werden.

Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten Einzelpreis erhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil an den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um unmittelbare Effekte auf das allgemeine Preisniveau bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Da die öffentlichen Haushalte nicht zusätzlich belastet werden (Aufkommensneutralität), gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

F. Bürokratiekosten

Mautpflichtige, die am Verfahren zur automatischen Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät teilnehmen und die ihr(e) Fahrzeug(e) mit einem Partikelminderungssystem nachrüsten lassen, müssen die geänderten Fahrzeugdaten der vom Bund beauftragten Mautsystem-Betreibergesellschaft mitteilen, um in den Genuss des günstigeren Mautsatzes zu kommen. Zudem muss das nachgerüstete Fahrzeug zu einem von der Mautsystem-Betreibergesellschaft autorisierten Servicepartner gebracht werden, damit die im Fahrzeuggerät hinterlegten Fahrzeugdaten aktualisiert werden können.

Mautpflichtige, die die Mautgebühren im manuellen Verfahren entrichten (Einbuchung am Mautstellenterminal oder über Internet) und die sich bei der vom Bund beauftragten Mautsystem-Betreibergesellschaft haben registrieren lassen, müssen ebenfalls nach dem Einbau eines Partikelminderungssystems die geänderten Fahrzeugdaten mitteilen, damit die Nutzerdaten aktualisiert und eine neue Fahrzeugkarte mit den geänderten Fahrzeugdaten ausgestellt werden kann.

Derzeit ist schwer abzuschätzen, wie viele Mautpflichtige ihre Fahrzeuge mit einem Partikelminderungssystem nachrüsten lassen werden. Bei geschätzten Kosten von durchschnittlich 5.000,00 Euro pro Nachrüstung, einer Einsparung von 4 Cent/Kilometer und einem Amortisationszeitraum von 2 Jahren wäre eine jährliche mautpflichtige Fahrleistung von 62.500 km notwendig. Dies würde auf etwa 105.000 Fahrzeuge (70.000 Schadstoffklasse S 3 und 35.000 Schadstoffklasse S 2) zutreffen.

Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass eine größere Anzahl von schweren Nutzfahrzeugen mit einem Partikelminderungssystem nachgerüstet wird, weil den Unterneh-

men ein Engagement zugunsten der Umwelt wichtig ist. Für einen Nachrüstungsschub könnten auch die Fahrverbote in einigen deutschen Innenstädten sorgen, die ab dem 1. Januar 2008 für Fahrzeuge ohne Plakette nach der "Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge" vom 16. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218) gelten. Der Wiederverkaufswert eines Lkw mit nachgerüstetem Partikelminderungssystem dürfte auch höher sein als der eines nicht nachgerüsteten Fahrzeugs.

Denkbar wäre aber auch, dass die Nachrüstungsquote geringer ist, weil die Unternehmen eher die Neuanschaffung eines umweltfreundlicheren LKW zeitlich vorziehen.

Für die nicht bei der Mautsystem-Betreibergesellschaft registrierten Mautpflichtigen, die die Möglichkeit der anonymen Einbuchung via Mautstellenterminal nutzen, ergibt sich auch nach Einbau eines Partikelminderungssystems kein zusätzlicher Aufwand, da diese Nutzergruppe ohnehin bei jeder Einbuchung alle Fahrzeugdaten manuell eingeben muss.

G. Gender Mainstreaming

Die Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.