

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP**

### **Auswirkungen der zeitbezogenen Nutzungsgebühren für Bundesautobahnen (Eurovignette) auf die Flottenstruktur deutscher und europäischer Transportunternehmen – Drucksache 15/976 –**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Januar 1995 werden in der Bundesrepublik Deutschland durch die Eurovignette zeitbezogene Autobahngebühren für deutsche und ausländische Lastkraftwagen ab zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht erhoben. Neben Deutschland sind die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Dänemark und Schweden an dem „Eurovignetten-Übereinkommen“ zur Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen beteiligt. Seit dem 1. April 2001 gelten im gesamten Verbund einheitlich neue Gebührensätze, die auch eine emissionsbezogene Staffelung besitzen. Für Kraftfahrzeuge der Emissionsklasse Euro II und besser gelten bei längerfristigen Gebührenbescheinigungen die bisherigen Gebührensätze weiter. Für Kraftfahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß sind bisher höhere Gebührensätze vorgesehen.

Laut Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sollte die zeitbezogene Lkw-Gebühr einen Zwischenschritt zur Einführung einer streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lastkraftwagen in diesem Jahr sein. Durch die Einnahmen der streckenbezogenen Benutzergebühr für deutsche Bundesautobahnen erwartet der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, mehr Finanzmittel für Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur und eine Verlagerung des Güterkraftverkehrs von der Straße auf die Schiene.

1. Hat sich die Einführung der emissionsbezogenen Gebührensätze bei der Eurovignette im April 2001 auf die Flottenstruktur der Transportunternehmen Deutschlands oder anderer am Eurovignetten-Übereinkommen beteiligter Länder ausgewirkt, und wenn ja, inwiefern?

Seit der Einführung der emissionsbezogenen Gebührensätze bei der Eurovignette im April 2001 hat es eine Zunahme der umweltfreundlichen Lkw gegeben. Direkte Auswirkungen der Einführung der emissionsbezogenen Gebührensätze auf die Flottenstruktur der Transportunternehmen lassen sich hieraus aber nicht unmittelbar ableiten, da emissionsarme Fahrzeuge in vielfacher Hinsicht begünstigt werden. Dies gilt z. B. bei der Kfz-Steuer oder im grenzüberschreitenden Verkehr. So werden emissionsarme Fahrzeuge im Verkehr durch Österreich durch die Ökopunkteregelung, bei der Vergabe von Schwerlastgenehmigungen im Verkehr mit der Schweiz, bei den so genannten Belohnungskontingenten im Verkehr mit Drittstaaten sowie bei der Vergabe von CEMT-Genehmigungen bevorzugt.

2. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob die Transportunternehmen dazu übergegangen sind, die schweren Nutzfahrzeuge ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht durch kleinere beziehungsweise leichtere (zum Beispiel bis 11,99 t zulässigem Gesamtgewicht) Nutzfahrzeuge zu ersetzen, und wenn ja, in welchem Ausmaß?

Eine Abwanderung in leichtere Gewichtsklassen durch Ablastung oder Neukauf ist nicht zu erkennen. Nach den statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes hat sich der Bestand an Fahrzeugen zwischen 11 t und 11,99 t von 12 492 am 1. Januar 2001 auf 11 807 am 1. Januar 2002 reduziert. Aktuellere Zahlen sind derzeit noch nicht verfügbar.

3. Gibt es im Hinblick auf die Situation Deutschlands als Transitland und die nahende EU-Osterweiterung Erkenntnisse, die auf eine Änderung der Flottenstrukturen der Transportunternehmen der am Eurovignetten-Verband beteiligten Länder hinweisen, und wenn ja, welche?

Sowohl im Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland als auch im bilateralen Verkehr nimmt der Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge kontinuierlich zu, da die deutsche wie die europäische Verkehrspolitik allgemein darauf gerichtet ist, den Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge zu fördern.

4. Sind die Erfahrungen mit den Auswirkungen der Eurovignette auf die Flottenstrukturen der europäischen Verkehrsunternehmen auf das neue streckenbezogene Gebühren-System übertragbar, und wenn ja, in welcher Hinsicht?

Auf die Antwort zur Frage 1 wird verwiesen. Es ist davon auszugehen, dass die emissionsbezogene Ausgestaltung der künftigen streckenbezogenen Lkw-Maut die Bereitschaft der Unternehmen erhöhen wird, ihren Fuhrpark auf schadstoffarme Fahrzeuge umzustellen.

5. Auf welchen Erkenntnissen beruhen die Annahmen der Bundesregierung, durch das neue Maut-System mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern – insbesondere bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus den EU-Beitrittsländern – und durch die Mauteinnahmen mehr Finanzmittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, in Anbetracht der Zahlen des Statistischen Bundesamtes, nach denen im letzten Jahr sowohl der Güterverkehr auf der Schiene als auch auf der Straße abgenommen hat?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat eine Untersuchung zu den Verlagerungswirkungen bei Einführung einer Lkw-Maut auf Autobahnen durchführen lassen. Danach wird es insbesondere zu Verlagerungen von Straßenfernverkehren zum Schienenverkehr kommen. Dabei werden die Verlagerungseffekte bei den Verkehrsleistungen (tkm) ausgeprägter sein als bei den zu befördernden Verkehrsmengen. Die Fahrleistung im Fernverkehr wurde auf der Basis von güterbereichsspezifischen Eckwerten aus der Prognose des neuen Bundesverkehrswegeplans bestimmt, welche das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den Beitrittsländern einschließt.

Die Schätzung der Mauteinnahmen beruht auf dem Wegekostengutachten der Prognos AG und des Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass durch gegenwärtige Entwicklungen die diesem Gutachten zu Grunde liegenden Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung nicht erreicht werden.

6. Inwieweit fließen die zweijährigen Erfahrungen der Schweiz mit einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit in die Berechnungen der Bundesregierung der zukünftigen Einnahmen durch eine streckenbezogene Autobahnnutzungsgebühr ein, aus denen hervorgeht, dass die inländische verladende Wirtschaft unter der Abgabe finanzielle Einbußen zu erleiden hatte und es keine Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gab?

Ausschlaggebend für die Festlegung der Mautsätze und die damit verbundenen Einnahmeerwartungen sind die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG. Danach haben sich die Mautsätze an den Wegekosten, d. h. den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau (auch die Kosten für die Mauterhebung) zu orientieren.

7. Inwieweit fließt bei den Berechnungen der Bundesregierung der zukünftigen Einnahmen durch eine streckenbezogene Autobahnnutzungsgebühr die Tatsache mit ein, dass es im vergangenen Jahr einen Insolvenzrekord im deutschen Transportgewerbe gab (nach Berechnungen des Bundesverbandes für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung um 14,9 % höher als 2001)?

Grundlage für die Berechnung der künftigen Mauteinnahmen ist das Gutachten der Prognos AG und des Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe, das die Wegekosten gemäß Richtlinie 1999/62/EG berechnet hat.

Die Bundesregierung wird die Einführung der Lkw-Maut mit einem größtmöglichen Harmonisierungsschritt begleiten. Sie stimmt mit dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat überein, dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehr folgende Maßnahmen umgesetzt werden sollen:

- Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren,
- Änderung des Kfz-Steuergesetzes,

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

Die Mauthöhe wird daher zunächst mit einem Eingangssatz von durchschnittlich 12,4 Cent/km festgesetzt werden. Dieser Mautsatz wird je nach dem Wirksamwerden und dem Umfang der Maßnahmen, die in den voran stehenden Punkten aufgeführt sind und die teilweise einer vorherigen Zustimmung der EU-Kommission bedürfen, auf das ursprünglich vorgesehene Niveau der Mautsätze von durchschnittlich 15 Cent/km festgesetzt.