

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 16/10388 –

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

A. Problem

Im Jahre 2003 wurde dem Straßengüterverkehrsgewerbe zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa ein jährliches Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zugesagt. Bisher wurden 150 Mio. Euro p. a. durch Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau und 100 Mio. Euro p. a. durch das Förderprogramm zur Anschaffung umweltfreundlicher Lkw (sog. Innovationsprogramm) realisiert. Die restliche Harmonisierung ist noch umzusetzen. Daneben besteht das Erfordernis, eine Reihe von Regelungen des Gesetzes zu aktualisieren und geänderte europarechtliche Vorgaben zu berücksichtigen.

B. Lösung

Änderung von § 11 Abs. 6 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG), um das verbleibende Harmonisierungsvolumen durch sog. De-minimis-Beihilfen nach der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 und Beihilfen für Aus- und Weiterbildung nach der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 erreichen zu können sowie Aktualisierung von Bestimmungen des ABMG und Anpassung des Gesetzes an geänderte europarechtliche Vorgaben.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/10388 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Nach Artikel 1 wird folgender Artikel 2 eingefügt:

„Artikel 2

Nach § 14 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird folgender § 14a eingefügt:

„§ 14a

Durchführung von Beihilfeverfahren

Das Bundesamt ist zuständig für die Durchführung von Beihilfeprogrammen des Bundes nach

1. der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis“-Beihilfen (ABl. EU Nr. L 379 S. 5) und
2. dem Abschnitt 8 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. EU Nr. L 214 S. 3).

Die Zuständigkeit des Bundesamtes nach Satz 1 umfasst sämtliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Beihilfegewährung.““

2. Die bisherigen Artikel 2 und 3 werden die neuen Artikel 3 und 4.

Berlin, den 12. November 2008

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Jan Mücke
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Jan Mücke

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/10388** in seiner 183. Sitzung am 16. Oktober 2008 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Dem Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf außerdem nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Im Jahre 2003 wurde dem Straßengüterverkehrsgewerbe zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa ein jährliches Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zugesagt. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung beinhaltet vor allem eine Änderung von § 11 Abs. 6 ABMG, um das noch verbleibende Harmonisierungsvolumen in Höhe von 350 Mio. Euro p. a. durch sog. De-minimis-Beihilfen nach der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 und Beihilfen für Aus- und Weiterbildung nach der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 erreichen zu können.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/10388 in seiner 105. Sitzung am 12. November 2008 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 12. November 2008 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(16)517 – neu. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)517 – neu – hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 82. Sitzung am 4. November 2008 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Gesetzentwurf in seiner 73. Sitzung am 12. November 2008 beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 16(15)1294 – neu), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Abschnitt V dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte die getroffene Regelung und betonte, sie habe sich immer sehr dafür eingesetzt, die fehlende Harmonisierung zu erreichen. Sie wies darauf hin, dass bei der Einführung der Lkw-Maut der Mautsatz gerade wegen der noch fehlenden Harmonisierung reduziert worden sei.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, sie sei einverstanden, dass nun die restliche Harmonisierung aus dem Mautkompromiss erfolge. Sie könne aber nicht akzeptieren, dass die Spediteure diese Harmonisierung durch die beschlossene Erhöhung der Lkw-Maut selbst bezahlen müssten. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen sei halbherzig, da man dem Bundesamt für Güterverkehr zwar neue Aufgaben zuweise, ihm aber nicht das notwendige Personal zur Verfügung stelle.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, die vorgesehene Harmonisierung sei sinnvoll. Die Harmonisierung in Verbindung mit der außerhalb des Gesetzentwurfs beschlossenen Mauterhöhung bewirke eine positive ökologische Steuerung.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte, dass nun der restliche Teil der Harmonisierungszusage eingelöst werde. Die außerhalb des Gesetzentwurfs beschlossene Mauterhöhung gehe ihr aber nicht weit genug. Man müsse auch kleine Lkw einbeziehen, denn bei den großen Lkw zeige sich, dass die Maut zu neueren und schadstoffärmeren Fahrzeugen führe. Zudem solle man auf europäischer Ebene auch eine Untergrenze für die Lkw-Maut anstreben.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)1294 – neu – mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP angenommen.

Den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/10388 empfiehlt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(15)1294 – neu – anzunehmen.

V. Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1

§ 11 Abs. 6 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) in der Fassung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung sieht vor, dass von dem Mautaufkommen jährlich bis zu 450 Mio. Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unterneh-

men des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verwendet werden. Zur Erreichung dieses Harmonisierungsvolumens zugunsten des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes sind drei Maßnahmen vorgesehen:

1. Förderprogramm zur Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge (sog. Innovationsprogramm),
2. De-minimis-Beihilfen nach der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006,
3. Ausbildungsbeihilfen nach Abschnitt 8 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008.

Maßnahme 1 ist bereits sachlich und organisatorisch geregelt und wird im Auftrag des Bundes von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) durchgeführt.

Eine Prüfung verschiedener Varianten hat ergeben, dass für die Durchführung der Maßnahmen 2 und 3 das Bundesamt für Güterverkehr sachlich und organisatorisch am besten geeignet ist. Daher ist im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) eine entsprechende Aufgabenübertragung vorzunehmen.

Das erforderliche Personal wird aus den Mauteinnahmen bezahlt. Hierfür sind im Kapitel 12 05 in der Titelgruppe 01 des Bundeshaushaltsplans ab dem Jahr 2010 dauerhaft Stellen und Planstellen auszubringen. Im Jahr 2009 muss sich das Bundesamt für Güterverkehr mit befristet eingestellten Beschäftigten behelfen.

Berlin, den 12. November 2008

Jan Mücke
Berichterstatte

Zu Satz 1

Satz 1 beauftragt in Konkretisierung von § 11 Abs. 6 ABMG das Bundesamt für Güterverkehr mit der Durchführung von Beihilfeprogrammen des Bundes für den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 und Abschnitt 8 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008.

Zu Satz 2

Satz 2 stellt klar, dass dem Bundesamt sämtliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Beihilfegewährung, also ggf. auch deren Rückforderung, übertragen werden sollen. Die Zuständigkeit des Bundesamtes für die Widerspruchsverfahren ergibt sich unmittelbar aus § 73 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 VwGO und muss daher vorliegend nicht separat geregelt werden.

Für den Erlass von Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der Beihilfeverfahren (z. B. Förderrichtlinien) ist nach Nr. 15.2 der VV-BHO zu § 44 BHO das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und nach Anhörung des Bundesrechnungshofes (§ 103 BHO) zuständig. Eine separate Ermächtigungsnorm ist insoweit im GüKG nicht notwendig.

Zu Nummer 2

Folgeänderung, um den rechtsförmlichen Erfordernissen an eine ordnungsgemäße Gliederung des Gesetzes Rechnung zu tragen.