

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Harmonisierung für das Transportgewerbe

Die Europäische Kommission hat nach einer Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Januar 2007 ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge genehmigt und damit die Voraussetzung für eine Umsetzung von Harmonisierungsmaßnahmen für das deutsche Transportgewerbe geschaffen. Mit dem im Mai 2003 zwischen dem Deutschen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung vereinbarten so genannten Mautkompromiss wurde ein Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro zugunsten des deutschen Transportgewerbes vereinbart. Nach dem im Januar 2006 nach einem beihilferechtlichen Prüfverfahren die Europäische Kommission das so genannte Mautermäßigungsverfahren abgelehnt hatte, haben sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Vertreter des Speditions- und Transportgewerbes darauf verständigt, gemeinsam alternative Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Transportgewerbe zu erarbeiten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der im Mai 2003 zwischen dem Deutschen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung vereinbarte so genannte Mautkompromiss die Gewährleistung eines Harmonisierungsvolumens von 600 Mio. Euro zugunsten des deutschen Transportgewerbes zum Ausgleich nach wie vor bestehender Harmonisierungsdefizite in der europäischen Steuer- und Abgabenbelastung für Transportunternehmen vorsah?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass kein innerer Zusammenhang zwischen der Einführung der Lkw-Maut und der Harmonisierungsnotwen-

digkeit bestand und die vereinbarten Harmonisierungsschritte lediglich anlässlich der Einführung der Lkw-Maut realisiert werden sollten?

3. Steht die Bundesregierung zu der im Mautkompromiss getroffenen Vereinbarung, das deutsche Transportgewerbe im Rahmen verschiedener Harmonisierungsmaßnahmen unbefristet und auf Dauer um insgesamt 600 Mio. Euro zu entlasten?
4. Ist das von der Bundesregierung bei der EU-Kommission zur Bewilligung vorgelegte und nach Presseinformationen des Bundesverkehrsministers vom 24. Januar 2007 genehmigte Innovationsprogramm nachhaltig und auf Dauer angelegt oder ist es bis zum 30. September 2008 befristet?
5. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass der mit dem Innovationsprogramm umzusetzende Harmonisierungsbeitrag in Höhe von 100 Mio. Euro auch dann dem Transportgewerbe zugute kommt, wenn die Anwendung der EU-Abgasnorm EURO 5 bereits gesetzlich vorgeschrieben ist?
6. Trifft es zu, dass die mit dem Innovationsprogramm gewährte Förderung auch nicht im Straßengüterverkehrsgewerbe eingesetzte Busse und andere Fahrzeuggruppen umfasst, und wenn ja, ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der diesen Fahrzeuggruppen zuteil werdende Förderbetrag nicht auf das dem Transportgewerbe zugesagte Harmonisierungsvolumen angerechnet werden darf?
7. Wie hoch ist das finanzielle Volumen des durch die geplante Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge gewährten Harmonisierungsbeitrages, und wie ermittelt die Bundesregierung diesen Betrag?
8. Sind die mit diesem Harmonisierungsschritt verbundenen Änderungen bei der Kfz-Steuer bereits mit den Ländern abgestimmt?
9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass mit der Einführung der Lkw-Maut und der dadurch ermöglichten Beteiligung von ausländischen Nutzern des Bundesautobahnnetzes an den hier entstehenden Wegekosten ein Einstieg von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung getan wurde?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass die den Ländern infolge der vorgesehenen Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge entgehenden Steuereinnahmen durch zusätzliche Mauteinnahmen und damit durch Gebühreneinnahmen des Bundes ersetzt werden sollen?
11. Welche weiteren Maßnahmen zur Umsetzung des zugesagten Harmonisierungsvolumens von insgesamt 600 Mio. Euro plant die Bundesregierung und wann will sie diese vorlegen?
12. Strebt die Bundesregierung eine weitere Spreizung der Mautsätze an, und wenn ja, welche Ziele verfolgt sie damit?
13. Falls die Bundesregierung eine weitere Spreizung der Mautsätze anstrebt, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt plant sie dies?
14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass sie den Bestimmungen des § 11 des Autobahnmautgesetzes (Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen), nach denen das nach den Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems verbleibende Mautaufkommen zusätzlich dem Verkehrshaushalt für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zugeführt werden soll, gerecht wird, und plant die Bundesregierung dementsprechend zusätzliche Mauteinnahmen zukünftig für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen?

15. Trifft es zu, dass die Bundesregierung den im Herbst 2006 im Rahmen eines Pränotifizierungsverfahrens der Europäischen Kommission zugeleiteten Vorschlag für ein neues Mautbonussystem unterstützt hat, und falls nicht, warum hat sie diesen Vorschlag der EU-Kommission zugeleitet?
16. Ist dieser Vorschlag für ein neues Mautbonussystem ausschließlich durch das Speditionsgewerbe und ohne Beteiligung der Bundesregierung erarbeitet worden, und falls nicht, wann und in welcher Form war die Bundesregierung an der Erarbeitung des Vorschlags beteiligt?
17. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der von der EU-Kommission ausweislich einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Januar 2007 angeführten Gründe zur Ablehnung des Mautbonussystems, denen zufolge ausländische Unternehmen durch das Mautbonussystem benachteiligt werden?

Berlin, den 26. Januar 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

