

Beschlussempfehlung und Bericht

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

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 16/2718, 16/2935 (neu) –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften

A. Problem

Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut wurde vereinbart, aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zu gewährleisten. Im Rahmen eines Mautermäßigungsverfahrens sollten durch eine teilweise Ermäßigung der Maut diejenigen begünstigt werden, die durch Tanken in Deutschland (und die damit verbundene Mineralölsteuerzahlung) bereits einen Beitrag zu den der deutschen Allgemeinheit durch den Schwerlastverkehr in Deutschland entstehenden Kosten geleistet haben. Diesem Verfahren hat die Europäische Kommission im Beihilfe-Prüfverfahren nicht zugestimmt. Unabhängig von den Erfolgsaussichten einer Klage gegen die Entscheidung der Europäischen Kommission hat sich die Bundesregierung angesichts eines Zeithorizonts von sechs bis zu zehn Jahren entschieden, das Mautermäßigungsverfahren nicht weiter zu verfolgen. Es sollen daher alternative Harmonisierungsmaßnahmen realisiert werden.

B. Lösung

Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer durch Absenkung der Höchststeuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau.

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

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 16/2718, 16/2935 (neu) mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert, anzunehmen;

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Im äußeren Rahmentext werden die Wörter „zuletzt geändert durch Artikel 35 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...)“ (siehe Gesetzesbeschluss vom 7. Juli 2006 zum Entwurf eines Ersten Gesetzes über die Bereinigung von Bundesrecht im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesratsdrucksache 406/06 (Beschluss)),“ durch die Wörter „zuletzt geändert durch Artikel 35 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)“ ersetzt.
- b) In Nummer 1 Buchstabe a werden die Wörter „die durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 (ABl. EU Nr. L 157 S. 8)“ durch die Wörter „die zuletzt durch Abschnitt A Nr. 5 des Anhangs der Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. EU Nr. L 363 S. 344)“ ersetzt.
- c) Nummer 3 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Die folgenden Absätze 2 bis 6 werden angefügt:

„(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 3 erhalten die Bundesländer nach Maßgabe des Satzes 5 von dem Mautaufkommen für ihre Kraftfahrzeugsteuerausfälle einen Ausgleichsbetrag. Der Ausgleichsbetrag für das Jahr 2007 beträgt für alle Länder und für die Zeit vom ... (einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes) bis zum 31. Dezember 2007 den sich für jeden Monat ergebenden Bruchteil aus 150 Mio. Euro. Ab dem Jahr 2008 wird der Ausgleichsbetrag, ausgehend von 150 Mio. Euro, für jeweils ein Ausgleichsjahr in Abhängigkeit des Unterschiedes zwischen der Anzahl der im Jahr 2006 zugelassenen steuerpflichtigen Nutzfahrzeuge und der Anzahl der im jeweiligen Ausgleichsjahr zugelassenen steuerpflichtigen Nutzfahrzeuge angepasst. Der Anpassung ist die sich aus der jährlichen Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes ergebende Anzahl der steuerpflichtigen Nutzfahrzeuge zu Grunde zu legen. Der jährliche Ausgleichsbetrag wird nach dem Schlüssel der Anlage auf die Länder aufgeteilt.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen für jeweils ein Ausgleichsjahr den nach Absatz 2 Satz 3 ermittelten Ausgleichsbetrag durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates festzusetzen.

(4) Die Zahlungen des Bundes an die Länder nach Absatz 2 erfolgen zum 15. Januar eines jeden Jahres in Höhe des für das vorangegangene Jahr zustehenden Betrages als Abschlagzahlungen. Der jeweilige Unterschiedsbetrag aus geleisteter Abschlagzahlung und dem nach Absatz 2 Satz 3 ermittelten Ausgleichsbetrag ist mit der folgenden Abschlagzahlung zu verrechnen.

(5) Abweichend von Absatz 4 erfolgen für das Jahr 2007 die Zahlungen an die Länder innerhalb eines Monats nach Inkrafttreten des Gesetzes.

(6) Abweichend von Absatz 1 Satz 3 werden bis zu 100 Mio. Euro von dem verbleibenden Mautaufkommen für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Förderung von Unternehmen des Straßengüterverkehrsgewerbes verwendet.““

d) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. Folgende Anlage wird angefügt:

„Anlage
(zu § 11 Abs. 2)

Aufteilung des Länderanteiles am Mautaufkommen

lfd. Nr.	Name des Landes	Anteil in vom Hundert
1	Baden-Württemberg	13,7
2	Bayern	17,5
3	Berlin	2,3
4	Brandenburg	4,0
5	Bremen	0,7
6	Hamburg	1,4
7	Hessen	7,5
8	Mecklenburg-Vorpommern	2,6
9	Niedersachsen	10,2
10	Nordrhein-Westfalen	17,8
11	Rheinland-Pfalz	5,0
12	Saarland	1,3
13	Sachsen	5,7
14	Sachsen-Anhalt	3,5
15	Schleswig-Holstein	3,5
16	Thüringen	3,3.““

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Maut beträgt vorbehaltlich des Satzes 2 pro Kilometer für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen

1. 0,0965 Euro in der Kategorie A,
2. 0,1165 Euro in der Kategorie B,
3. 0,1365 Euro in der Kategorie C.

Bis zum Ablauf des 30. September 2008 treten an die Stelle der in Satz 1 genannten Mautsätze die folgenden Mautsätze:

1. 0,10 Euro in der Kategorie A,
2. 0,12 Euro in der Kategorie B,
3. 0,145 Euro in der Kategorie C.““

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Maut beträgt vorbehaltlich des Satzes 2 pro Kilometer für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu vier oder mehr Achsen

1. 0,1065 Euro in der Kategorie A,
2. 0,1265 Euro in der Kategorie B,
3. 0,1465 Euro in der Kategorie C.

Bis zum Ablauf des 30. September 2008 treten an die Stelle der in Satz 1 genannten Mautsätze die folgenden Mautsätze:

1. 0,11 Euro in der Kategorie A,
2. 0,13 Euro in der Kategorie B,
3. 0,155 Euro in der Kategorie C.“

Berlin, den 25. April 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth)

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/2718** in seiner 54. Sitzung am 28. September 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuss und den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut wurde vereinbart, aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zu gewährleisten. Im Rahmen eines Mautermäßigungsverfahrens sollten durch eine teilweise Ermäßigung der Maut diejenigen begünstigt werden, die durch Tanken in Deutschland (und die damit verbundene Mineralölsteuerzahlung) bereits einen Beitrag zu den der deutschen Allgemeinheit durch den Schwerlastverkehr in Deutschland entstehenden Kosten geleistet haben. Diesem Verfahren hat die Europäische Kommission im Beihilfe-Prüfverfahren nicht zugestimmt. Unabhängig von den Erfolgsaussichten einer Klage gegen die Entscheidung der Europäischen Kommission hat sich die Bundesregierung angesichts eines Zeithorizonts von sechs bis zu zehn Jahren entschieden, das Mautermäßigungsverfahren nicht weiter zu verfolgen. Mit dem Gesetzentwurf soll als eine alternative Harmonisierungsmaßnahme eine Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer durch Absenkung der Höchststeuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau realisiert werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/2718 in seiner 55. Sitzung am 25. April 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und DIE LINKE. dessen Annahme. Den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)842 des federführenden Ausschusses hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Er empfiehlt, die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 16/2935 (neu) zur Kenntnis zu nehmen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf in seiner 18. Sitzung am 18. Oktober 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf

Drucksache 16/2935 (neu) hat er in seiner 22. Sitzung am 25. Oktober 2006 zur Kenntnis genommen.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf in seiner 37. Sitzung am 25. April 2007 beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD brachten dazu einen Änderungsantrag ein (Ausschussdrucksache 16(15)842), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Nummer V dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies darauf hin, dass vorgesehen sei, die Maut wieder abzusenken, falls die Abgasnorm Euro 6 nicht komme. Es sei zu bedauern, dass man noch nicht das volle Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro erreiche. Es bestehe aber die Möglichkeit, dazu weitere Vorschläge einzubringen und zu erörtern. Es sei noch eine weitere Harmonisierung mit einem Finanzvolumen von 450 Mio. Euro erforderlich.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, es gebe einen Harmonisierungsbedarf mit einem Finanzvolumen von 600 Mio. Euro. Auch sie würde es begrüßen, wenn dafür eine Lösung gefunden werde. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erreiche man erst einen Teil dieses Ziels. Der Prozess sei aber noch nicht zu Ende und man müsse sich daran orientieren, was durchsetzbar sei. Es sei notwendig, jetzt einen ersten Harmonisierungsbeitrag zu leisten.

Die **Fraktion der FDP** begrüßte, dass nun begonnen werde, Alternativen zu dem Mauterstattungsverfahren umzusetzen. Es bleibe aber eine erhebliche Differenz zu dem zugesagten Finanzvolumen von 600 Mio. Euro. Zudem seien die Investitionshilfen für das Gewerbe zeitlich befristet, während die Erhöhung der Maut unbefristet erfolgen solle. Daher lehne man den Gesetzentwurf ab. Sie erinnerte daran, dass es nicht um eine Kompensation für die LKW-Maut gehe, sondern dass die Harmonisierung der Kompensation einer Benachteiligung des deutschen Gewerbes im europäischen Wettbewerb diene.

Die **Fraktion DIE LINKE.** begrüßte, dass ein Programm zur Förderung emissionsarmer LKW vorgesehen sei. Man sei aber der Auffassung, dass dieses finanziell zu dürftig ausgestaltet sei. In Anbetracht der Tatsache, dass das von der Koalition angestrebte Harmonisierungsvolumen um 350 Mio. Euro unterschritten werde, bestehe auch ein entsprechender finanzieller Spielraum. Man bedauere, dass das Programm bis 2008 befristet sei. Sie sprach sich dafür aus, die LKW-Maut ohne einen weiteren Ausgleich unverzüglich auf 15 Cent pro Kilometer anzuheben.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte die Bedeutung der LKW-Maut für die Verkehrssteuerung und für die Begrenzung des Wachstums des Verkehrs auf der Straße. Sie sprach sich dafür aus, an dem Ziel einer Mauthöhe von 15 Cent pro Kilometer festzuhalten und die Bundesstraßen in die Bemautung einzubeziehen.

Den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(15)842 nahm der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. an.

Den Gesetzentwurf auf Drucksachen 16/2718, 16/2935 (neu) nahm der Ausschuss in der Fassung des Änderungsantrages auf Ausschussdrucksache 16(15)842 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an.

V. Begründung der Änderungen

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a (Artikel 3 – äußerer Rahmentext)

Redaktionelle Ergänzung. Inzwischen wurde die letzte Gesetzesänderung zum Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge im Bundesgesetzblatt I 2006 auf Seite 2146 verkündet.

Zu Buchstabe b (Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a)

Mit dem Beitritt Bulgariens und Rumäniens zur Europäischen Union (EU) bedurften einzelne EG-Richtlinien im Verkehrsbereich der Anpassung. Diese erfolgte mit der Richtlinie 2006/103/EG, die mit dem Beitritt Bulgariens und Rumäniens zur EU zum 1. Januar 2007 in Kraft getreten ist. Mit der hier vorgenommenen Ergänzung wird die für die Richtlinie 1999/62/EG (Wegekostenrichtlinie) notwendige Umsetzung ins nationale Recht vollzogen.

Zu Buchstabe c (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe b)

Mit der neuen Fassung der Absätze 2 bis 5 wird das Verfahren der Ausgleichszahlungen an die Bundesländer für bei ihnen entstehende KFZ-Steuer ausfälle einfacher geregelt. Damit wird dem Wunsch der Länder (Bundratsdrucksache 553/06 (Beschluss) vom 22. September 2006) nach einem vereinfachten Verwaltungsverfahren gemäß ihrer Stellungnahme zum Gesetzentwurf entsprochen. Für das Jahr 2007 erfolgt eine Ausgleichszahlung ausgehend von einem Jahresbetrag in Höhe von 150 Mio. Euro, der entsprechend dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes anteilig an die Länder ausgekehrt wird. In den Folgejahren werden die Zah-

lungen ausgehend von 150 Mio. Euro – entsprechend der Differenz der Anzahl der zugelassenen steuerpflichtigen Nutzfahrzeuge – im Jahr 2006 im Vergleich zum laufenden Jahr angepasst. Der jährlich zu ermittelnde Ausgleichsbetrag muss in einer Rechtsverordnung geregelt werden, da im Gesetz lediglich die Art der Berechnung geregelt wird und somit die Ausgleichshöhe abstrakt bleibt.

In Absatz 6 erfolgt eine Erweiterung der Zweckbestimmung der Mauteinnahmen zur Finanzierung von Programmen des Bundes zur Förderung von Unternehmen des Straßengüterverkehrsgewerbes.

Zu Buchstabe d (Artikel 3 Nr. 4)

Zur besseren Lesbarkeit wird der Länderschlüssel in eine Anlage aufgenommen.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a (Artikel 4 Nr. 1)

Hinsichtlich der Anhebung der Mautsätze wird zunächst nur die Gegenfinanzierung für die Absenkung der Höchststeuersätze bei der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge geregelt. Da nur die Absenkung der KFZ-Steuer in den jeweiligen Sätzen 1 der Absätze 1 und 2 in § 1 der Mauthöheverordnung (MautHV) geregelt wird, ist eine gleichmäßige Erhöhung der Mautsätze angemessen. Im Verhältnis zum Gesetzentwurf, nach dem für 250 Mio. Euro der durchschnittliche Mautsatz um 1,1 Cent erhöht wird, ergibt sich bei 150 Mio. Euro zur Gegenfinanzierung der bei den Ländern entgangenen KFZ-Steuerereinnahmen eine Erhöhung des durchschnittlichen Mautsatzes um gerundet 0,65 Cent.

Zu Buchstabe b (Artikel 4 Nr. 2)

Für die Zeit bis zum 30. September 2008 ist eine Förderung der Anschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit der Emissionsklasse Euro V gemäß der von der Europäischen Kommission genehmigten Richtlinie zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge möglich.

Zur Finanzierung der bis zu diesem Zeitpunkt möglichen Förderung der Anschaffung von LKW mit Euro-V-Technik soll der Mautsatz, wie in dem Gesetzentwurf vorgesehen, erhöht werden. Die Erhöhung der Mautsätze in der MautHV wird somit befristet.

Berlin, den 25. April 2007

Horst Friedrich (Bayreuth)

Berichterstatter

