

11.09.06**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - Uzu **Punkt ...** der 825. Sitzung des Bundesrates am 22. September 2006

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**
der **Finanzausschuss (Fz)** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Vk 1. Zum Gesetzentwurf allgemein*

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung nach der ablehnenden Entscheidung der Europäischen Kommission vom 25. Januar 2006 im Beihilfeverfahren zum prioritär zu verfolgenden Mautermäßigungsverfahren nunmehr mit der Senkung der Kfz-Steuer und einem Förderprogramm für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw zwei subsidiäre Harmonisierungsmaßnahmen umsetzen will.

* Bei gleichzeitiger Annahme der Ziffern 1 und 2 wird der Text redaktionell angepasst.

...

- b) Der Bundesrat bedauert, dass die Bundesregierung bisher keinen Entwurf für das Förderprogramm, das durch die vorgesehene Mauterhöhung gegenfinanziert werden soll, vorgelegt hat. Der Bundesrat hält es für notwendig, dass die einzelnen Förderwege des Förderprogramms umgehend konkretisiert werden und bittet, die Länder zu beteiligen. Der Bundesrat hält es in diesem Zusammenhang für wünschenswert, dass die Abwicklung des Förderprogramms so einfach wie möglich und ohne ins Gewicht fallenden bürokratischen Aufwand erfolgen kann. Der Bundesrat bittet, den Ländern das Volumen der voraussichtlichen Inanspruchnahme des Förderprogramms darzulegen, das der beabsichtigten Mauterhöhung zu Grunde liegen soll.
- c) Nach dem Vermittlungsergebnis bei Einführung der Lkw-Maut vom Mai 2003 werden die Mautsätze nur soweit heraufgesetzt wie Harmonisierungsmaßnahmen wirksam werden. Nach Auffassung des Bundesrates kann daher die Erhöhung der Mautsätze, soweit sie das Förderprogramm gegenfinanzieren, erst dann in Kraft treten, wenn das für das Förderprogramm erforderliche Notifizierungsverfahren durch die EU-Kommission abgeschlossen ist.
- d) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, über den vorliegenden Gesetzentwurf hinaus Vorschläge für Maßnahmen vorzulegen, mit denen das angestrebte Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. € jährlich gewährleistet werden kann.

U 2. Zum Gesetzentwurf allgemein*

Der Bundesrat erkennt an, dass die Bundesregierung durch die Entscheidung der Europäischen Kommission vom 25. Januar 2006 gehalten ist, das bisherige Mautermäßigungsverfahren zu ändern. Der Bundesrat hält den von der Bundesregierung gewählten Anknüpfungspunkt Kfz-Steuer für geeignet, um eine EU-rechtskonforme Entlastung der in Deutschland ansässigen Transportunternehmen zu gewährleisten. Der Bundesrat befürwortet die Anhebung der Mauthöhe, um Mehreinnahmen zu generieren, die die Ausfälle der Länder bei den verringerten Einnahmen aus Kfz-Steuern kompensieren. Der Bundesrat kann jedoch

* Bei gleichzeitiger Annahme der Ziffern 1 und 2 wird der Text redaktionell angepasst.

nicht vollumfänglich die Begründung der Bundesregierung zu ihrer Vorgehensweise teilen. Die Bundesregierung erwartet bei Anhebung der Mauthöhe um die vorgeschlagenen Beträge Mehreinnahmen von ca. 250 Mio. Euro pro Jahr. Aus diesem Betrag werden ca. 150 Mio. Euro für die Ausgleichszahlungen an die Länder veranschlagt. Die Einnahmedifferenz von 100 Mio. Euro fließt dem Bund ab Inkrafttreten des diesem Gesetzentwurf zu Grunde liegenden Gesetzes zu. Beim daraus zu finanzierenden Förderprogramm für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw bleibt es jedoch bisher bei einer bloßen Ankündigung. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, das seit langem angekündigte Förderprogramm für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw vorzulegen, bevor der Deutsche Bundestag den Gesetzesbeschluss zu dem vorliegenden Gesetzentwurf fasst. Auf den Bundesratsbeschluss vom 23. Mai 2003 (BR-Drucksache 142/03 (Beschluss), Ziffer 5 der Entschließung) wird hingewiesen. Danach sollte ein Innovationsprogramm bereits ab 2004/2005 wirksam werden.

Fz 3. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe b (§ 11 Abs. 2 bis 6 ABMG)

- a) Der Bundesrat begrüßt die vorgesehene Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das EG-rechtliche Mindestniveau. Dies gilt auch für die Höhe und den Zeitpunkt des vorgesehenen Ausgleichs für die Länder, der zeitnah zu den entstehenden Mindereinnahmen erfolgen soll.
- b) Allerdings ist die für den Ausgleich vorgesehene verfahrensmäßige Abwicklung, der in jedem Einzelfall im Wege eines Vergleichs der künftigen Kraftfahrzeugsteuerbelastung mit der Belastung nach bisherigem Recht errechnet werden soll, höchst verwaltungsaufwändig.
- c) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, für den Ausgleich an die Länder einen pauschalen Abgeltungsbetrag vorzusehen, der dynamisiert festgeschrieben werden soll. Als Index für diese Dynamisierung soll die Zahl der Lkw im jeweiligen Jahr im Verhältnis zu der Zahl der im Jahr 2006 zugelassenen Lkw herangezogen werden. Als Datenbasis kann auf die jährlich von den Ländern zu erstellende Nutzfahrzeug-Statistik auf den für 2006 zu Grunde gelegten Stichtag zurückgegriffen werden.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass die Steuerausfälle von den Ländern exakt nachgewiesen werden müssen. Dies soll durch Vergleichsrechnungen erfolgen. § 11 Abs. 2 ABMG - neu - definiert den Kraftfahrzeugsteuerenausfall als den Unterschied zwischen der Kraftfahrzeugsteuer, die sich auf Grund der Anwendung des KraftStG in der Neufassung dieses Gesetzes ergibt und der Kraftfahrzeugsteuer, die sich im Falle der Anwendung des KraftStG in der derzeit geltenden Fassung ergeben hätte. Es ist höchst zweifelhaft, ob das Gesetz insoweit zufriedenstellend vollzogen werden kann. So müsste z. B. bei neu zugelassenen Fahrzeugen eine Schattenrechnung durchgeführt werden, wie hoch die Kraftfahrzeugsteuer nach altem Recht wäre. Mit fortschreitender Zeit muss sogar davon ausgegangen werden, dass ein exakter Nachweis in allen Fällen nicht mehr möglich sein wird. Jedenfalls wird mit fortschreitender Zeit bei immer mehr Fahrzeugen eine fiktive Steuerberechnung auf der Grundlage einer festgelegten Sach- und Rechtslage notwendig werden, woraus sich erhebliche Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der erforderlichen Berechnungen ergeben. Unter diesem Aspekt erscheint das vorgesehene Verfahren äußerst unpraktikabel und verwaltungsaufwändig.

U 4. Zu Artikel 4 (Mauthöheverordnung)

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, eine Mautspreizung zu Gunsten besonders abgasarmer Lkw nach EURO 5 einzufügen. Eine solche Spreizung wurde vom Bundesrat in seinem Beschluss vom 27. Mai 2005 (BR-Drucksache 144/05 (Beschluss), Ziffer 2 der EntschlieÙung) ausdrücklich gefordert. Der vorliegende Gesetzentwurf berücksichtigt die Forderung des Bundesrates nicht. Die Mauthöhe für besonders schadstoffarme Lkw könnte in dem Maß reduziert werden, wie sie für Lkw der Schadstoffkategorie 3 künftig im Vergleich zur Kategorie 1 oder 2 erhöht wird.