

23.05.08

Vk

**Verordnung
der Bundesregierung**

**Erste Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung
(1. ÄndVMautHV)****A. Problem und Zielsetzung**

Durch Artikel 4 des Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) wurden die Mautsätze in der Mauthöheverordnung geändert. Es erfolgte eine Anhebung der abgesenkten Mautsätze wegen Umsetzung der Harmonisierungsmaßnahmen „Absenkung der Kfz-Steuer“ und „Förderung der Anschaffung schwerer emissionsarmer Nutzfahrzeuge“ (Innovationsprogramm).

Aufgrund der EG-rechtlich befristeten Fördermöglichkeit von Fahrzeugen mit Euro V- Technologie bis zum 30. September 2008 und der noch nicht absehbaren marktgängigen Euro VI-Technologie wurde im oben genannten Gesetz gleichzeitig eine teilweise Rückgängigmachung der Erhöhung der abgesenkten Mautsätze mit Ablauf des 30. September 2008 geregelt.

Da das Förderprogramm erfolgreich angenommen wird, soll eine Weiterführung gesichert werden. Die Europäische Kommission hat einer Verlängerung zugestimmt.

B. Lösung

Zur Weiterfinanzierung des Förderprogramms sollen die Mautsätze auf dem bis zum 30. September 2008 geltenden Niveau verbleiben.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand

Mit der nicht vollzogenen Absenkung der Mautsätze mit Ablauf des 30. September 2008 werden zusätzliche Mauteinnahmen generiert, die vollständig zur Finanzierung des Innovationsprogramms eingesetzt werden.

2. Vollzugaufwand

Wegen des Beibehaltens der ab dem 1. September 2007 geltenden Mautsätze über den 30. September 2008 hinaus wird insoweit Vollzugaufwand reduziert.

E. Sonstige Kosten

Die beschriebene Maßnahme be- und entlastet im gleichen Umfang. Kosteninduzierte Einzelpreisveränderungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind allerdings nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Mit der Verordnung werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Es entstehen keine Bürokratiekosten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung.

G. Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradiertter Rollen.

23.05.08

Vk

**Verordnung
der Bundesregierung**

**Erste Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung
(1. ÄndVMautHV)**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 23. Mai 2008

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Erste Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung
(1. ÄndVMautHV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Erste Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung
(1. ÄndVMautHV)**

Vom ...

Auf Grund des § 3 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 3 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122) verordnet die Bundesregierung:

Artikel 1

§ 1 der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001), die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „30. September 2008“ durch die Angabe „30. Juni 2009“ ersetzt.
2. Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 werden die Wörter „bis zu“ gestrichen.
 - b) In Satz 2 wird die Angabe „30. September 2008“ durch die Angabe „30. Juni 2009“ ersetzt.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut der Mauthöheverordnung in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 2008 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Der Bundesminister der Finanzen

Begründung:**I. Allgemeiner Teil**1. Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut wurde 2003 vereinbart, dass das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe durch konkrete Maßnahmen jährlich um einen Betrag von insgesamt 600 Mio. Euro zu entlasten ist, sog. Mautkompromiss (übereinstimmende Beschlüsse von Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung).

Dazu sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden: Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren, Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw sowie jede andere geeignete Harmonisierungsmaßnahme. Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren waren prioritär zu verfolgen (siehe BR-Drucksache 142/03 (Beschluss), BT-Drucksache 15/1023 vom 22. Mai 2003). Bis zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen wurde und wird die Lkw-Maut mit dem entsprechenden Volumen abgesenkt. Bei Mautstart zum 1. Januar 2005 wurde das Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro/jährlich durch Absenkung des zulässigen durchschnittlichen Mautsatzes von 15 Cent/km auf 12,4 Cent/km realisiert.

Einem Verfahren zur Mautermäßigung/Mineralölsteueranrechnung hatte die Europäische Kommission in ihrer Entscheidung vom 25. Januar 2006 nicht zugestimmt.

Am 1. September 2007 sind folgende Harmonisierungsmaßnahmen gestartet: Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau (jährliches Volumen ca. 150 Mio. €) sowie ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge (100 Mio. €/Jahr). Im Gegenzug wurde zur Finanzierung dieser beiden Maßnahmen der abgesenkte durchschnittliche Mautsatz von 12,4 Cent/km um 1,1 Cent/km (entspricht einem Einnahmenvolumen von ca. 250 Mio. Euro) auf 13,5 Cent/km angehoben. Durch Artikel 4 des Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) wurde die Mauthöheverordnung entsprechend geändert.

Gleichzeitig ist in dem genannten Gesetz geregelt worden, dass mit Ablauf des 30. September 2008 die Anhebung der Mautsätze um den Betrag zur Sicherstellung der Finanzierung des Innovationsprogramms in Höhe von 100 Mio. Euro jährlich wieder zurückgenommen wird, da lt. Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. Januar 2007 die

Förderung von schweren Nutzfahrzeugen mit der Emissionsklasse Euro V am 30. September 2008 auslaufen soll.

Über den 30. September 2008 hinaus verbliebe es danach bei einer Erhöhung des durchschnittlichen Mautsatzes in Höhe von 0,65 Cent/km zur Finanzierung der Absenkung der Kfz-Steuer auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau mit einem Volumen in Höhe von ca. 150 Mio. Euro/Jahr. Die Kfz-Steuerabsenkung ist auf Dauer angelegt.

Für den dreizehnmonatigen Zeitraum vom 1. September 2007 bis zum 30. September 2008 stehen für das Förderprogramm damit voraussichtlich 108,33 Mio. Euro aus den Mauteinnahmen zur Verfügung.

Hintergrund der befristeten Mauterhöhung hinsichtlich des Innovationsprogramms ist die Entscheidung der Europäischen Kommission zur Befristung der Förderung von Fahrzeugen mit Euro V –Technologie. Sie hat in ihrer Entscheidung vom 27. Januar 2007 zum Förderprogramm festgelegt, dass eine Förderung von schweren Nutzfahrzeugen mit der Emissionsklasse Euro V am 30. September 2008 auslaufen soll (Stichtag für die Zulassung zu fördernder Lkw), da die Emissionsklasse Euro V zum 1. Oktober 2008 für Erteilung der EG-Typgenehmigungen rechtlich verbindlich wird. Als Stichtag (Antragsschluss) für die Antragstellung für die Förderung von Euro V-Fahrzeugen ist von der Europäischen Kommission der 30. Juni 2008 festgesetzt worden.

Der Förderzeitraum bis zum Zeitpunkt 30. September 2008 korrespondiert mit der befristeten Erhöhung der Maut in der Mauthöheverordnung zur Finanzierung des Innovationsprogramms. Der Deutsche Bundestag ist davon ausgegangen, dass zum Zeitpunkt des Auslaufens der zulässigen Förderung von Euro V eine Euro VI–Technologie noch nicht verbindlich definiert sein wird und kein marktfähiges Euro VI –Fahrzeug gefördert werden kann. Für die Förderung würde damit ein Leerlauf eintreten (gefördert werden können nach diesem Stichtag nur noch Fahrzeuge der Schadstoffklasse EEV Klasse 1), vom Gewerbe wäre aber weiterhin der erhöhte Mautsatz für das Innovationsprogramm zu zahlen.

Für das Innovationsprogramm wurde ein Volumen von 100 Mio. Euro pro Jahr festgelegt. Grundlage war eine Schätzung auf Basis von Fahrleistungsdaten aus dem Mautsystem zur voraussichtlichen Nachfrage der Förderung durch das Güterkraftverkehrsgewerbe. In dieser

Höhe von 100 Mio. Euro/Jahr hat die Europäische Kommission das Innovationsprogramm genehmigt.

Das Innovationsprogramm ist vom Gewerbe deutlich besser angenommen worden als erwartet. Bereits Ende März 2008 war mit den bis dahin eingegangenen Anträgen das eingeplante Entlastungsvolumen i. H. v. rd. 108 Mio. Euro ausgeschöpft (inkl. Vergütung für die Kreditanstalt für Wiederaufbau, die das Förderprogramm verwaltet). Bis zum Antragsschluss für die Förderung von Euro V-Fahrzeugen am 30. Juni 2008 wird mit einem Antragsvolumen von dann insgesamt knapp 185 Mio. Euro gerechnet. Zu den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln in Höhe von rd. 108 Mio. Euro für das Innovationsprogramm wären noch ca. 77 Mio. Euro erforderlich, um alle Anträge bewilligen zu können. Ein großer Teil der Mittel wird dabei erst im Jahr 2009 ausgezahlt werden können, da die Euro V-Fahrzeuge zurzeit Lieferzeiten von einigen Monaten aufweisen.

Der mit der Aufstockung des Programms verbundenen Verlängerung der Zulassungsfristen über den 30. September 2008 hinaus (vgl. Ziffer 4.2 der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge; Bundesanzeiger Nr. 133 vom 20. Juli 2007, S. 6995) hat die Europäische Kommission im so genannten vereinfachten Anmeldeverfahren am 25. März 2008 zugestimmt (bis zum 30. September 2009).

2. Ziel

Eine Finanzierung dieser zusätzlich benötigten Harmonisierungsmittel für die Harmonisierungsmaßnahme Innovationsprogramm kann entsprechend dem Mautkompromiss nur über die Maut erfolgen. Hierzu soll die ursprünglich in der Mauthöheverordnung vorgesehene Absenkung der Mautsätze mit Ablauf des 30. September 2008 nicht in Kraft treten, sondern die Mautsätze sollen auf ihrem jetzigen Niveau verbleiben.

Das Innovationsprogramm selbst ist nicht befristet. Eine Förderung von Euro V-Fahrzeugen war gemäß der Entscheidung der Kommission zum Innovationsprogramm vom 25. Januar 2007 bisher nur bis zum 30. September 2008 möglich. Mit der Möglichkeit der Verlängerung der Zulassungsfristen über den 30. September 2008 hinaus ist nunmehr eine Förderung bis zum bis zum 30. Juni 2009 vorgesehen, um die bis zum 30. Juni 2008 eingegangenen Anträge positiv bescheiden zu können.

Die gemäß Einigung zwischen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung im Mai 2003 festgelegte zweckgebundene Verwendung der Mauteinnahmen für konkrete Harmonisierungsmaßnahmen – hier das Förderprogramm – wird vollständig im Bundeshaushalt umgesetzt.

Eventuell in einem Haushaltsjahr nicht abgeflossene Mittel werden spätestens im übernächsten Jahr bei den entsprechenden Titeln wieder in Ansatz gebracht und stehen für Harmonisierungsmaßnahmen zur Verfügung.

3. Haushaltsauswirkungen

Mit der nicht vollzogenen Absenkung der Mautsätze mit Ablauf des 30. September 2008 werden Mauteinnahmen generiert, die zur Finanzierung des Innovationsprogramms eingesetzt werden.

Wegen des Beibehaltens der ab dem 1. September 2007 geltenden Mautsätze über den 30. September 2008 hinaus wird insoweit Vollzugaufwand reduziert.

4. Auswirkungen auf die Wirtschaft

Wegen des Beibehaltens der ab dem 1. September 2007 geltenden Mautsätze über den 30. September 2008 hinaus wird Aufwand, der zu diesem Zeitpunkt entstanden wäre, auch bei den Unternehmen reduziert.

Informationspflichten werden nicht begründet, geändert oder aufgehoben.

5. Preisniveau

Die beschriebene Maßnahme be- und entlastet im gleichen Umfang. Da die öffentlichen Haushalte nicht zusätzlich belastet werden (Aufkommensneutralität), gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

Kosteninduzierte Einzelpreisveränderungen sind durch diese Änderung der Mauthöheverordnung nicht anzunehmen - wenn, dann sind diese bereits mit der Anhebung der Mautsätze zum 1. September 2007 vorgenommen worden.

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (§ 1 MautHV)

Zu Nummer 1 (§ 1 Abs. 1 Satz 2)

Bei den Mautsätzen in § 1 Abs. 1 gelten nunmehr die Mautsätze bis zum Ablauf des 30. Juni 2009 weiter, die ab dem 1. September 2007 (bis zum 30. September 2008) galten.

Zu Nummer 2 (§ 1 Abs. 2)

Zu Buchstabe a) (§ 1 Abs. 2 Satz 1)

Redaktionelle Korrektur. § 1 Abs. 1 gilt für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen, § 1 Abs. 2 gilt für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen.

Zu Buchstabe b) (§ 1 Abs. 2 Satz 2)

Bei den Mautsätzen in § 1 Abs. 2 gelten nunmehr die Mautsätze bis zum Ablauf des 30. Juni 2009 weiter, die ab dem 1. September 2007 (bis zum 30. September 2008) galten.

Zu Artikel 2 (Befugnis zur Neubekanntmachung)

Artikel 2 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Mauthöheverordnung in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Regelung des Inkrafttretens zum 1. Oktober 2008.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 537: Erste Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den o.g. Verordnungsentwurf auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit der Verordnung werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Es entstehen keine Bürokratiekosten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung.

Daher hat der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

gez.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

gez.

Prof. Dr. Wittmann
Berichtersteller