

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Michael Kauch, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/711 –**

Harmonisierungsmaßnahmen im Güterkraftverkehrsgewerbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission hat das von der Bundesregierung vorgeschlagene Mautermäßigungs-/Mineralölsteueranrechnungsverfahren zur Harmonisierung der Anlastung der Wegekosten abgelehnt. Erklärungen in der Presse zur Folge sollen die Einreichung einer Klage gegen die Entscheidung der EU-Kommission geprüft werden und parallel dazu alternative Maßnahmen zur Umsetzung des zugesagten Harmonisierungsvolumens in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich (Bundestagsdrucksache 15/1023) vorbereitet werden (vgl. Pressemitteilungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Januar und 9. Februar 2006).

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ablehnung des vorgeschlagenen Mautermäßigungs-/Mineralölsteueranrechnungsverfahrens durch die Europäische Kommission?

Die Bundesregierung prüft derzeit die Begründung der Entscheidung der Europäischen Kommission, ob ggf. eine Klageerhebung zielführend wäre.

2. Welche alternativen Maßnahmen erwägt die Bundesregierung zur Gewährung des zugesagten Harmonisierungsvolumens für das Güterkraftverkehrsgewerbe?

Welchen finanziellen Umfang haben diese Maßnahmen im Einzelnen?

Entsprechend dem von Bundestag, Bundesregierung und Bundesrat getroffenen Mautkompromiss vom Mai 2003 gehören zu den alternativen Maßnahmen zur Harmonisierung die Absenkung der Kfz-Steuer auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß und ein Förderprogramm zur Anschaffung umweltfreundlicher Lkw (Lkw mit EURO-5-Standard und besser).

Je nach Ausgestaltung könnte sich die Absenkung der Kfz-Steuer auf ein Volumen von bis zu 150 Mio. Euro belaufen. Das konkrete Volumen des Förderprogramms wird derzeit noch geprüft.

3. Hat die Bundesregierung für eine mögliche Senkung der Kfz-Steuern für Lkw mit den Bundesländern bereits konkrete Verhandlungen aufgenommen?

Gemäß dem Mautkompromiss vom Mai 2003 hat die Bundesregierung vorrangig das Mautermäßigungsverfahren verfolgt. Hinsichtlich der Alternativmaßnahmen wurden auf ausdrücklichen Wunsch der Verbände zunächst weder mit der Europäischen Kommission noch mit den Ländern konkrete Verhandlungen aufgenommen.

4. Wenn ja, welche Forderungen zur Kompensation der den Ländern entgehenden Einnahmen aus der Kfz-Steuer stellen diese?

Welches Angebot hat die Bundesregierung den Ländern zur Kompensation dieser Einnahmeausfälle unterbreitet?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die mögliche Auflage eines Investitionsförderprogramms für so genannte Euro-5-Fahrzeuge hinsichtlich seiner zielgenauen Wirkung zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehrsgewerbe?

Die Bundesregierung sieht in einem Programm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer Lkw (EURO 5 und besser) eine geeignete Maßnahme, um die Erneuerung der deutschen Lkw-Flotte voranzutreiben und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Gewerbes zu verbessern.

6. Hat die Bundesregierung Informationen darüber, dass die Europäische Kommission einem Investitionsförderprogramm für so genannte Euro-5-Fahrzeuge zustimmen würde, wenn damit eine Erhöhung der Lkw-Maut in Deutschland einhergehen würde?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Anlässlich zahlreicher Gespräche der Bundesregierung zur Erläuterung des Mautermäßigungsverfahrens haben mehrfach Vertreter und Mitglieder der Europäischen Kommission angeregt, statt des Mautermäßigungsverfahrens eher den Weg entlang der bekannten Alternativen zu gehen.

7. Hat die Bundesregierung Planungen zur dauerhaften Aufrechterhaltung des für ein Investitionsförderprogramm für so genannte Euro-5-Fahrzeuge vorgesehenen Fördervolumens über das Jahr 2008 hinaus, ab dem der Einsatz der Euro-5-Technologie bindend vorgeschrieben wird?

Neben der Förderung von EURO-5-Technologie sollen auch Fahrzeuge gefördert werden, die strengeren Emissionsnormen genügen.

8. Prüft die Bundesregierung gegebenenfalls andere Möglichkeiten, das vorgesehene Fördervolumen in Höhe und Geltungsumfang dauerhaft aufrechtzuerhalten?

Gemäß dem Mautkompromiss vom Mai 2003 soll zur Erreichung des vereinbarten Harmonisierungsvolumens neben dem Mautermäßigungsverfahren, der Änderung des Kfz-Steuergesetzes, dem Innovationsprogramm „jede andere geeignete Harmonisierungsmaßnahme einschließlich der Änderung der Emissionsklassenzuordnung“ umgesetzt werden.

9. Wie plant die Bundesregierung den Differenzbetrag zwischen den von ihr angekündigten Harmonisierungsalternativen im Umfang von ca. 220 Mio. Euro und dem ursprünglich zugesagten Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro auszugleichen?

Durch die Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes von 15 Cent/km auf zurzeit 12,4 Cent/km ist eine Entlastung des Gewerbes in Höhe von 600 Mio. Euro realisiert. Entsprechend dem Mautkompromiss vom Mai 2003 und der Vereinbarung mit den Verbänden am 26. Januar 2006 erfolgen Mautanpassungen und Harmonisierungsschritte im Einklang.

