

## **Gesetzentwurf**

### **Der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften**

##### **A. Problem und Ziel**

Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut haben sich der Bundestag, der Bundesrat und die Bundesregierung im Mai 2003 durch die Abgabe von drei inhaltsgleichen Erklärungen darauf verständigt, dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zu gewährleisten ist. 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 sind prioritär zu verfolgen (s. Bundesratsdrucksache 142/03 (Beschluss), Bundestagsdrucksache 15/1023 vom 22. Mai 2003). Zurzeit wird das jährliche Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro durch die Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes von 15 Cent/km auf 12,4 Cent/km erreicht. Dieser Mautsatz soll in Abhängigkeit von Umfang und Wirksamwerden dieser Harmonisierungsmaßnahmen auf das ursprünglich vorgesehene Niveau der Mautsätze von durchschnittlich 15 Cent/km festgesetzt werden, welcher sich aus den von den mautpflichtigen Fahrzeugen verursachten Wegekosten errechnet.

Das Mautermäßigungsverfahren sah vor, dass durch eine teilweise Ermäßigung der Maut diejenigen begünstigt werden sollten, 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. Sie hat in ihrer Entscheidung vom 25. Januar 2006 festgestellt, dass die Maut zwar generell mit der Gemeinschaftspolitik vereinbar sei und auch die Berechnung der Mautermäßigung im Mautermäßigungsverfahren akzeptabel wäre. Hauptargument für die Ablehnung durch die Europäische Kommission ist aber, dass durch das Mautermäßigungsverfahren eine De-facto-Diskriminierung von Ausländern erfolgen würde.

##### **B. Lösung**

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 dafür entschieden, das Mautermäßigungs-

verfahren nicht weiterzuverfolgen. Nach Auffassung der Bundesregierung enthält die Entscheidung der Europäischen Kommission im Detail Begründungsmängel. Diese Mängel machen die Entscheidung zwar angreifbar und könnten zu ihrer Aufhebung führen. Eine Aufhebung der Entscheidung bedeutet jedoch keine Genehmigung des Mautermäßigungsverfahrens. Die Europäische Kommission würde das Verwaltungsverfahren wieder eröffnen und voraussichtlich durch eine erneute ablehnende Entscheidung abschließen. Während des sich über Jahre hinziehenden Verfahrens gilt die Stillhalteklausele, d. h. das Mautermäßigungsverfahren darf nicht eingeführt werden. Selbst wenn festgestellt werden würde, dass das Mautermäßigungsverfahren keine Beihilfe darstellt, was nach Auffassung der Bundesregierung unwahrscheinlich wäre, könnte die Europäische Kommission im Zuge eines Vertragsverletzungsverfahrens den Diskriminierungsvorwurf weiter aufrechterhalten.

Deshalb sind die alternativen Harmonisierungsmaßnahmen weiterzuverfolgen. Eine der Alternativen ist die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer durch Absenkung der Höchststeuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau. Es wird erwartet, dass die Absenkung ein Gesamtvolumen von bis zu jährlich 150 Mio. Euro haben wird.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Finanzielle Auswirkungen**

#### **1. Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand**

Die den Ländern zustehende Kraftfahrzeugsteuer wird entsprechend der Absenkung der Höchststeuer für schwere Nutzfahrzeuge reduziert. Die entgangenen Steuereinnahmen in Höhe von ca. 150 Mio. Euro/Jahr sollen aus den Mauteinnahmen finanziert werden. Die Befugnis des Bundes zur Aufteilung der Mauteinnahmen, die eine Gebühr darstellen, ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes. Danach kann der Bundesgesetzgeber nicht nur die Erhebung, sondern auch die Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen regeln.

Dementsprechend sind die Mautsätze gemäß der Mauthöheverordnung (MautHV) vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001) anzuheben. In diesem Zusammenhang ist auch die Finanzierung des geplanten Förderprogramms für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw in Höhe von derzeit geschätzten ca. 100 Mio. Euro jährlich einzubeziehen.

Insgesamt erfolgt eine Anhebung des durchschnittlichen Mautsatzes um 1,1 Cent, um die Harmonisierungsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 250 Mio. Euro gegenzufinanzieren. Die Erhöhung des Mautsatzes ist EG-rechtlich auch zulässig, denn die für den schweren Lkw auf den deutschen Autobahnen ermittelten Wegekosten lassen einen durchschnittlichen Mautsatz von 15 Cent/km zu; eine Anhebung von 12,4 auf durchschnittlich 13,5 Cent/km bewegt sich folglich innerhalb dieser Grenze.

#### **2. Vollzugaufwand**

Durch die jährliche Ermittlung des Länderanteils an den Mauteinnahmen entsteht geringfügiger, nicht quantifizierbarer Vollzugaufwand beim Bund und bei den Ländern. Im Übrigen entsteht kein Vollzugaufwand.

**E. Sonstige Auswirkungen**

Die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer kommt auch einer nicht quantifizierbaren Anzahl von Fahrzeugen zugute, für die nur wenig, da sie die Autobahn nur wenig befahren, oder für die keine Maut (Autobahnen werden nicht befahren oder es handelt sich um Kraftomnibusse) gezahlt wird.

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

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 25. September 2006

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher  
und autobahnmautrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 825. Sitzung am 22. September 2006 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften\*

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), zuletzt geändert durch Artikel 30 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird wie folgt geändert:

1. § 9 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) mindestens zur Schadstoffklasse S 2 im Sinne der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gehören, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	6,42 EUR,
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	6,88 EUR,
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	7,31 EUR,
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	7,75 EUR,
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	8,18 EUR,
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	8,62 EUR,
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	9,36 EUR,
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	10,07 EUR,
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	10,97 EUR,
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	11,84 EUR,
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	13,01 EUR,
über 12 000 kg	14,32 EUR,

insgesamt jedoch nicht mehr als 556 EUR,“.

bb) In Buchstabe b wird die Angabe „1 022,58 EUR“ durch die Angabe „914 EUR“ ersetzt.

cc) In Buchstabe c wird die Angabe „1 533,88 EUR“ durch die Angabe „1 425 EUR“ ersetzt.

dd) In Buchstabe d wird die Angabe „1 789,52 EUR“ durch die Angabe „1 681 EUR“ ersetzt.

b) In Nummer 5 wird die Angabe „894,76 EUR“ durch die Angabe „373,24 EUR“ ersetzt.

2. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 werden jeweils die Wörter „einen Anhängerzuschlag“ durch die Wörter „den Anhängerzuschlag“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Der Anhängerzuschlag für die Dauer eines Jahres beträgt 373,24 Euro.“

3. In § 15 Abs. 1 Nr. 9 werden die Wörter „einen Anhängerzuschlag“ durch die Wörter „den Anhängerzuschlag“ ersetzt.

### Artikel 2

#### Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

In § 4 Satz 1 der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3856), die zuletzt durch Artikel 80 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818) geändert worden ist, werden die Wörter „einen Anhängerzuschlag“ durch die Wörter „den Anhängerzuschlag“ ersetzt.

### Artikel 3

#### Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

Das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), 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)), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt, ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42), die durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments

\* Artikel 3 Nr. 1 dient der teilweisen Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EU Nr. L 157 S. 8).

und des Rates vom 17. Mai 2006 (ABl. EU Nr. L 157 S. 8) geändert worden ist, zu entrichten (Maut).“

- b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.
2. In § 4 Abs. 3 Satz 3 und Absatz 4 Satz 2 sowie § 5 Satz 2 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

3. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1; in ihm werden in Satz 2 nach den Wörtern „Kontrolle des Mautsystems“ die Wörter „sowie Finanzmittel, die zur Verwaltung der nach § 1 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und dieser Gesellschaft vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden,“ eingefügt.

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

„(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 3 erhält jedes Land von dem Mautaufkommen einen Anteil, der seinem jeweiligen Kraftfahrzeugsteuerausfall eines Jahres entspricht. Der Kraftfahrzeugsteuerausfall ist der Unterschied zwischen der Kraftfahrzeugsteuer, die sich jährlich auf Grund der Anwendung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung ergibt, und der Kraftfahrzeugsteuer, die sich im Falle der Anwendung des bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes] geltenden Rechts ergeben hätte.

(3) Jedes Land weist dem Bund seinen Kraftfahrzeugsteuerausfall eines Jahres nach Absatz 2 bis zum 30. September des jeweils folgenden Jahres nach.

(4) Die Zahlungen des Bundes an das jeweilige Land nach Absatz 2 erfolgen zum 15. Januar eines jeden Jahres als Abschlagzahlung in Höhe des jeweils nachgewiesenen Kraftfahrzeugsteuerausfalls für das vorangegangene Jahr.

(5) Abweichend von Absatz 4 betragen die Abschlagzahlungen

1. für die Zeit vom 1. Januar 2007 bis zum 30. Juni 2007 für jeden Monat den auf ihn entfallenden Bruchteil des Jahresbetrages von zusammen 95 vom Hundert von 150 Millionen Euro und
2. für die Zeit vom 1. Juli 2007 bis zum 30. Juni 2008 95 vom Hundert von 150 Millionen Euro.

Die Beträge nach Satz 1 werden nach folgendem Schlüssel auf die Länder aufgeteilt:

Baden-Württemberg	13,7 vom Hundert;
Bayern	17,5 vom Hundert;
Berlin	2,3 vom Hundert;
Brandenburg	4,0 vom Hundert;
Bremen	0,7 vom Hundert;
Hamburg	1,4 vom Hundert;
Hessen	7,5 vom Hundert;

Mecklenburg Vorpommern	2,6 vom Hundert;
Niedersachsen	10,2 vom Hundert;
Nordrhein-Westfalen	17,8 vom Hundert;
Rheinland-Pfalz	5,0 vom Hundert;
Saarland	1,3 vom Hundert;
Sachsen	5,7 vom Hundert;
Sachsen-Anhalt	3,5 vom Hundert;
Schleswig-Holstein	3,5 vom Hundert;
Thüringen	3,3 vom Hundert.

Die Abschlagzahlungen an das jeweilige Land erfolgen im Falle

1. des Satzes 1 Nr. 1 zum Ende des Monats, der auf den Monat folgt, für den die jeweilige Abschlagzahlung zu leisten ist, und
2. des Satzes 1 Nr. 2 zum 15. Januar 2008.

(6) Der jeweilige Unterschiedsbetrag aus geleisteter Abschlagzahlung und nachgewiesenem Kraftfahrzeugsteuerausfall ist mit der folgenden Abschlagzahlung zu verrechnen.

#### Artikel 4

##### Änderung der Mauthöheverordnung

§ 1 der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden die Nummern 1 bis 3 wie folgt gefasst:
  - „1. 0,10 Euro in der Kategorie A,
  2. 0,12 Euro in der Kategorie B,
  3. 0,145 Euro in der Kategorie C.“
2. In Absatz 2 werden die Nummern 1 bis 3 wie folgt gefasst:
  - „1. 0,11 Euro in der Kategorie A,
  2. 0,13 Euro in der Kategorie B,
  3. 0,155 Euro in der Kategorie C.“

#### Artikel 5

##### Neubekanntmachung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und der Mauthöheverordnung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann jeweils den Wortlaut des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und der Mauthöheverordnung in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

#### Artikel 6

##### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ... [einsetzen: Erster Tag des auf den Monat der Verkündung folgenden Monats] in Kraft.



## Begründung

### I. Allgemeiner Teil

Die Verabschiedung des Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft vom 28. Juni 2003 (BGBl. I S. 1050) und die Zustimmung des Bundesrates zur Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001) wurden durch inhaltsgleiche Erklärungen von Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung begleitet. Übereinstimmend wurde erklärt, dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zu gewährleisten ist. Dazu sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden: Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren, Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) und ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw sowie jede andere geeignete Harmonisierungsmaßnahme. Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren sind prioritär zu verfolgen (s. Bundesratsdrucksache 142/03 (Beschluss), Bundestagsdrucksache 15/1023 vom 22. Mai 2003).

Das Mautermäßigungsverfahren (MEV) sah vor, dass durch eine teilweise Ermäßigung der Maut diejenigen begünstigt werden sollen, 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.

Dem MEV hat die Europäische Kommission im Beihilfeprüfverfahren nicht zugestimmt. Sie hat in ihrer Entscheidung vom 25. Januar 2006 festgestellt, dass die Maut zwar generell mit der Gemeinschaftspolitik vereinbar sei und auch die Berechnung der Mautermäßigung im MEV akzeptabel wäre. Hauptargument für die Ablehnung ist aber, dass durch das MEV eine De-facto-Diskriminierung von Ausländern erfolgen würde.

Innerhalb der Bundesregierung und mit den Verbänden des Straßengüterverkehrsgewerbes herrscht Konsens, dass eine Klage gegen die Entscheidung der Europäischen Kommission, unabhängig von ihren Erfolgsaussichten, angesichts eines voraussichtlichen Zeithorizonts von sechs bis zu zehn Jahren nicht zielführend sein kann.

Nach Auffassung der Bundesregierung enthält die Entscheidung der Europäischen Kommission Begründungsmängel. Diese Mängel machen die Entscheidung zwar angreifbar und könnten zu ihrer Aufhebung führen, was jedoch keine Genehmigung des MEV bedeutet. Die Europäische Kommission würde das Verwaltungsverfahren wieder eröffnen und voraussichtlich durch eine erneute ablehnende Entscheidung abschließen. Während des sich über Jahre hinziehenden Verfahrens gilt die Stillhalteklausele, d. h. das MEV darf nicht eingeführt werden. Selbst wenn festgestellt werden würde, dass das MEV keine Beihilfe darstellt, was nach Auffassung der Bundesregierung unwahrscheinlich wäre, könnte die Europäische Kommission im Zuge eines Vertragsverletzungsverfahrens den Diskriminierungsvorwurf weiter verfolgen.

Deshalb sind entsprechend den Erklärungen vom Mai 2003 die alternativen Harmonisierungsmaßnahmen weiter zu verfolgen. Eine der Alternativen ist die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau durch Änderung des KraftStG.

Dieses wird erreicht durch

- Absenkung der Höchststeuer für Nutzfahrzeuge in allen vier Emissionsklassen um jeweils rund 109 Euro (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 KraftStG),
- Absenkung der Höchststeuer für Anhänger auf 373,24 Euro (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 KraftStG) und
- Absenkung des Anhängerschlags auf einheitlich 373,24 Euro (§ 10 Abs. 3 KraftStG).

Die Absenkung der Höchststeuer für Anhänger und des Anhängerschlags auf einheitlich 373,24 Euro und nicht auf 373,00 Euro erfolgt aus verwaltungsökonomischen Gründen. Nach derzeitigem Recht beträgt der Anhängerschlag in der 1. Gewichtsstufe 373,24 Euro. Eine Regelung mit 373,00 Euro würde in vielen Fällen eine Neufestsetzung und Erstattung eines Kleinbetrages von 1,00 Euro erforderlich machen.

Die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer bewegt sich bei jedem einzelnen Sachverhalt im Rahmen des EG-rechtlich zulässigen Mindestniveaus nach dem Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42), geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 (ABl. EU Nr. L 157 S. 8) (Eurovignetten-Richtlinie).

Die Systematik der Besteuerung bleibt dabei insgesamt unverändert.

Es wird erwartet, dass die Absenkung ein Gesamtvolumen von bis zu jährlich 150 Mio. Euro haben wird.

Die Gegenfinanzierung der Kraftfahrzeugsteuerausfälle bei den Ländern soll aus dem Mautaufkommen erfolgen; das Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG) wird in § 11 entsprechend geändert. Ferner wird die Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Mauthöheverordnung – MautHV) dementsprechend angepasst. Die Befugnis des Bundes zur Aufteilung der Einnahmen aus der Lkw-Maut, die eine Gebühr darstellt, ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes (GG). Danach kann der Bundesgesetzgeber nicht nur die Erhebung, sondern auch die Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen regeln.

Die Anpassung der MautHV erfolgt auch im Hinblick auf das Förderprogramm für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw, bei dem je nach Inanspruchnahme von einem geschätzten Volumen in Höhe von maximal 100 Mio. Euro/Jahr ausgegangen wird.

Für die öffentlichen Haushalte sind die Auswirkungen dieses Gesetzes insgesamt neutral.

Durch die jährliche Ermittlung des Länderanteils an den Mauteinnahmen entsteht Vollzugsaufwand beim Bund und bei den Ländern. Dieser ist aber im Einzelnen nicht quantifizierbar. Im Übrigen entsteht kein Vollzugsaufwand.

Die beschriebenen Maßnahmen be- und entlasten im gleichen Umfang. Gleichwohl können Nettokostenbelastungen bzw. -entlastungen bei einzelnen Unternehmen auftreten (abhängig von Fahrzeugflotte, Fahrleistungen etc.). Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind allerdings nicht zu erwarten.

## II. Besonderer Teil

**Zu Artikel 1** (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

**Zu Nummer 1** (§ 9 Abs. 1)

Die Kraftfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg (darunter Lkw und Sattelzugmaschinen) wird emissions- und gewichtsbezogen bemessen. Hierfür werden seit jeher vier emissionsbezogene Gruppen unterschieden: Schadstoffklassen S 2 und besser, Schadstoffklasse S 1, Geräuschkategorie G 1 und Fahrzeuge ohne Emissionsklasse. Die jährliche Höchststeuer soll um rund 109 Euro/Jahr in allen vier Gruppen sinken. Danach ergibt sich für Lkw der Schadstoffklassen S 2 und besser eine Höchststeuer von 556 Euro/Jahr, die bei mehr als 12 200 kg Gesamtgewicht erreicht wird.

Die jährliche Höchststeuer für Anhänger soll von 894,76 Euro (erreicht bei mehr als 23 800 kg Gesamtgewicht) auf 373,24 Euro (erreicht bei mehr als 10 000 kg Gesamtgewicht) sinken.

Dadurch werden mautpflichtige Fahrzeugkombinationen, die vor allem im Güterkraftverkehr üblich sind, abgestuft entlastet, z. B. eine 40-Tonnen-Kombination von zurzeit jährlich 1 521 Euro bis auf 929 Euro. Dies entspricht unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Systematik des deutschen Kraftfahrzeugsteuerrechts und der Eurovignetten-Richtlinie der EG-Mindeststeuer. Die Systematik der Besteuerung bleibt dabei insgesamt unverändert.

Die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer kommt auch einer nicht quantifizierbaren Anzahl von Fahrzeugen zugute, für die nur wenig oder keine Maut gezahlt wird, da sie die Autobahn nur wenig oder nicht befahren. Bei der Kraftfahrzeugsteuer als Massensteuer sind typisierende Vorschriften geboten. Durch eine auf Mautzahler begrenzte kraftfahrzeugsteuerliche Entlastung entstünde unangemessener bürokratischer Aufwand für Wirtschaft und Steuerverwaltung und dies wäre beihilferechtlich auch problematisch.

**Zu Nummer 2** (§ 10)

Entsprechend der abgesenkten Einzelbesteuerung von Anhängern (§ 9 Abs. 1 Nr. 5) wird die alternative Anhänger-Sonderregelung (Anhängierzuschlag für Zugfahrzeuge und Nichterhebung der Steuer für „überzählige“ Anhänger) angepasst. Der Anhängierzuschlag beträgt künftig einheitlich

373,24 Euro/Jahr. Die bisherige gewichtsbezogene Staffeldung dieses Zuschlags mit bis zu 894,76 Euro/Jahr entfällt.

Außerdem wird eine notwendige redaktionelle Anpassung vorgenommen.

**Zu Nummer 3** (§ 15)

Eine notwendige redaktionelle Anpassung wird vorgenommen.

**Zu Artikel 2** (Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)

Notwendige redaktionelle Anpassung.

**Zu Artikel 3** (Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge)

**Zu Nummer 1** (§ 1)

**Zu Buchstabe a** (§ 1 Abs. 1)

Die EG-Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006 (ABl. EU Nr. L 157 S. 8) ändert die EG-Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42) (Eurovignetten-Richtlinie). Die geänderte Richtlinie ist bis zum 10. Juni 2008 umzusetzen.

Mit der hier vorgenommenen Ergänzung an dem im Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) ersten Verweis auf die EG-Richtlinie gelten nunmehr sämtliche Verweise im ABMG in der geltenden Fassung der Richtlinie, also auch in § 3 Abs. 2 Satz 3. Durch den Verweis in § 3 Abs. 2 Satz 3 auf die geänderte EG-Richtlinie, Artikel 7 Abs. 9 und 10, erfolgt aber kein Verweis auf den neuen Artikel 7a der Eurovignetten-Richtlinie.

Die Ergänzung des Verweises auf die EG-Richtlinie in § 1 (alt) wurde nicht an der Stelle vorgenommen, die das Tatbestandsmerkmal Fahrzeug definiert, denn mit der geänderten Fassung der Richtlinie würden unter die Mautpflicht Fahrzeuge zur Güterbeförderung ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen fallen. Eine Ausdehnung der Mautpflicht auf leichte Nutzfahrzeuge ist hier aber nicht gewollt. Anstatt eines Verweises erfolgt in § 1 ABMG selbst eine Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge, die der bisherigen Regelung entspricht.

Mit der Änderung der EG-Richtlinie 1999/62 durch die EG-Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006 (ABl. EU Nr. L 157 S. 8) wird es möglich, dass innerhalb derselben Fahrzeugkategorie der höchste Mautsatz künftig um bis zu 100 Prozent über dem niedrigsten Mautsatz für die emissionsärmsten Fahrzeuge liegen darf. Mit dem Verweis auch in § 3 ABMG auf die geänderte EG-Richtlinie kann bereits in näherer Zukunft von der Möglichkeit einer stärkeren Spreizung der Mautsätze durch Änderung der Mauthöheverordnung mittels einer (Änderungs-)Verordnung Gebrauch gemacht werden.

**Zu Buchstabe b** (§ 1 Abs. 4 Satz 1)

Redaktionelle Änderung. Durch Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Woh-

nungswesen die Bezeichnung Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erhalten.

**Zu Nummer 2** (§ 4 Abs. 3 Satz 3 und Absatz 4 Satz 2, § 5 Satz 2)

Redaktionelle Änderung. Durch Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Bezeichnung Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erhalten.

**Zu Nummer 3** (§ 11)

**Zu Buchstabe a** (§ 11 Abs. 1)

Redaktionelle Anpassung wegen der folgenden neuen Absätze (s. Buchstabe b). Ferner gesetzliche Klarstellung, dass die Verwaltungskosten der mit Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juni 2003 (BGBl. I S. 1050) errichteten Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) aus dem Mautaufkommen gedeckt werden.

**Zu Buchstabe b** (§ 11 Abs. 2 bis 6 – neu)

Durch die Absenkung der den Ländern zustehenden Kraftfahrzeugsteuer entstehen bei diesen Steuerausfälle, die aus den Mauteinnahmen ausgeglichen werden sollen. Geregelt werden die Ermittlung, Verteilung und Abrechnung der jeweiligen Länderanteile an der Maut. Mittels Abschlagzahlungen des Bundes an die Länder wird einerseits die zeitnahe Verfügbarkeit der Mittel durch die Länder sichergestellt, ihre spätere Verrechnung ermöglicht andererseits eine exakte Kompensation der den jeweiligen Ländern tatsächlich entstandenen Steuerausfälle. Die Höhe der Abschlagzahlungen baut auf dem Nachweis der Länder über die ihnen jeweils entstandenen Kraftfahrzeugsteuererfälle des vorangegangenen Abrechnungszeitraums auf. Dies soll die Differenzbeträge zwischen Abschlagzahlungen und den Kraftfahrzeugsteuererfällen für den aktuellen Abrechnungszeitraum („Spitzabrechnung“) möglichst gering halten. Bis zum Nachweis der den Ländern tatsächlich entstandenen Steuerausfälle (Einführungsphase vom 1. Januar 2007 bis zum 30. Juni 2008) auf Basis der zum 30. Juni eines Jahres zu erstellenden Statistik werden die Abschlagzahlungen mangels verfügbarer Vergangenheitswerte der Kraftfahrzeugsteuererfälle auf Basis von Schätzgrößen für Ausfallvolumen und seine regionale Verteilung gesetzlich festgesetzt.

Die Befugnis des Bundes zur Aufteilung der Mauteinnahmen, die eine Gebühr darstellen, ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 22 GG. Danach kann der Bundesgesetzgeber nicht nur die Erhebung, sondern auch die Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen regeln.

Der Länderschlüssel für die Aufteilung der Abschlagzahlungen an die Länder wurde geschätzt. Zur detaillierten Ermittlung des Anteils des Aufkommens für Nutzfahrzeuge und Anhänger nach Ländern am Gesamtaufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer liegen keine Daten vor.

Die Schätzung erfolgte auf der Basis der Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer im Jahr 2005 (8,7 Mrd. Euro) und der Meldungen der Länder zu den Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen zum Stand vom 1. Juli 2005 (6,7 Mrd. Euro). Die Differenz zwischen beiden beinhaltet die Einnahmen aus der Steuer für Nutzfahrzeuge,

Anhänger, Motorräder und die Anhängerzuschläge. Dabei wird ein statischer Personenkraftwagenbestand für das Jahr 2005 unterstellt. Die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer insgesamt für das Jahr 2005 wurden um den Kasseneffekt der Nachzahlungen durch die Steuersatzerhöhungen für Personenkraftwagen zum 1. Januar 2005 in Höhe von 700 Mio. Euro bereinigt.

Bei der Schätzung wurde davon ausgegangen, dass auf die kleinen Nutzfahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht kleiner 3 500 kg und die Motorräder rund 5 Prozent der Kraftfahrzeugsteuereinnahmen insgesamt entfallen.

**Zu Artikel 4** (Änderung der Mauthöheverordnung)

Die Mauthöheverordnung (MautHV) beruht auf § 3 Abs. 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), der seinerseits auf Artikel 7 Abs. 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG, geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006 (ABl. EU Nr. L 157 S. 8) (Eurovignetten-Richtlinie) verweist. Danach können die Mautsätze angemessen nach Emissionsklassen differenziert werden, sofern keine Mautgebühr um mehr als 100 Prozent über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen.

Die Änderung der Mauthöheverordnung dient der Gegenfinanzierung der durch Artikel 1 bewirkten Kraftfahrzeugsteuererfälle bei den Ländern und der Gegenfinanzierung des Förderprogramms für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw. Zu diesem Zweck werden die Mautsätze in den Gebührenkategorien A und B um 1 Cent angehoben, während in der Gebührenkategorie C die Anhebung des Satzes 1,5 Cent beträgt. Damit wird von der Möglichkeit einer stärkeren Spreizung der Mautsätze Gebrauch gemacht, um die bisher schon bestehenden Anreize zum Einsatz schadstoffarmer Lkw zu verstärken.

Wie bisher muss sich die durchschnittliche gewichtete Maut im Einklang mit EG-Recht (Artikel 7 Abs. 9 und 10 der Eurovignetten-Richtlinie) an von den mautpflichtigen Fahrzeugen auf Bundesautobahnen verursachten Wegekosten orientieren. Dieser für schwere Nutzfahrzeuge errechnete durchschnittliche Wegekostensatz auf Bundesautobahnen in Deutschland in Höhe von 15 Cent/km wird weiterhin eingehalten.

Eine Erhöhung des allgemeinen Preisniveaus ist aufgrund der Änderung der Verordnung nicht zu erwarten.

**Zu Artikel 5** (Neubekanntmachung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und der Mauthöheverordnung)

Artikel 5 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge und die Mauthöheverordnung in den vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassungen im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

**Zu Artikel 6** (Inkrafttreten)

Regelung des Inkrafttretens.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 825. Sitzung am 22. September 2006 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

## 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat erkennt an, dass die Bundesregierung durch die Entscheidung der Europäischen Kommission vom 25. Januar 2006 gehalten ist, das bisherige Mautermäßigungsverfahren zu ändern. Er begrüßt, dass die Bundesregierung nunmehr mit der Senkung der Kfz-Steuer und einem Förderprogramm für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw zwei subsidiäre Harmonisierungsmaßnahmen umsetzen will, und hält diese für geeignet, um eine EU-rechtskonforme Entlastung der in Deutschland ansässigen Transportunternehmen zu gewährleisten.
- b) Der Bundesrat fordert 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 (Bundesratsdrucksache 142/03 (Beschluss), Nummer 5 der Entschließung) wird hingewiesen. Danach sollte ein Innovationsprogramm bereits ab 2004/2005 wirksam werden. Der Bundesrat 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. 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 durch diesen Gesetzentwurf initiierten Gesetzes zu. Nach Auffassung des Bundesrates kann 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. Euro jährlich gewährleistet werden kann.

## 2. 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 Vergleichsberechnungen erfolgen. § 11 Abs. 2 ABMG – neu – definiert den Kraftfahrzeugsteuer ausfall als den Unterschied zwischen der Kraftfahrzeugsteuer, die sich aufgrund 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.