

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften – Drucksache 16/2718 –

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

a) Gemäß der Verabredung im Mai 2003 zwischen dem Deutschen Bundestag, dem Bundesrat und der Bundesregierung über die vorzunehmenden Harmonisierungsmaßnahmen für das Straßengüterverkehrsgewerbe war das so genannte Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren vorrangig zu verfolgen. Nach der nicht erteilten Zustimmung der Europäischen Kommission zum Mautermäßigungsverfahren am 25. Januar 2006 sollen nunmehr die alternativen Harmonisierungsmaßnahmen realisiert werden. Dazu gehören gemäß der Vereinbarung im Mai 2003 die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und die Auflegung eines Innovationsprogramms zur Förderung der Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw. Die Entlastung des Gewerbes in Höhe von jährlich 600 Mio. Euro wurde und wird entsprechend der Vereinbarung seit Einführung der Lkw-Maut am 1. Januar 2005 durch Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes realisiert.

b) Vor Entscheidung der Europäischen Kommission zum Mautermäßigungsverfahren sollten gemäß der getroffenen Verabredungen im Mai 2003 die alternativen Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehrsgewerbe nicht ausgeführt werden. Insofern sollte das Innovationsprogramm auch nicht bereits ab 2004/2005 wirksam werden.

Im Rahmen des Innovationsprogramms zur Förderung der Anschaffung besonders umweltfreundlicher emissionsarmer Lkw werden von der Bundesregierung zwei Maßnahmen vorbereitet:

Die Förderung wird entweder als Zinszuschuss zur Verbilligung eines Darlehens im Rahmen des bestehenden ERP-Umwelt- und Energieprogramms der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss (Anteilsfinanzierung, Einmalzulage) gewährt. Mit der alternativ vorgesehenen Gewährung

nicht rückzahlbarer Investitionszuschüsse kommt die Bundesregierung insbesondere den Wünschen der Unternehmen und Verbände entgegen, auch im Fall der Finanzierung neuer Lkw über Leasing eine Fördermöglichkeit zu erhalten. Da auf vorhandene und dem Gewerbe bekannte Strukturen zurückgegriffen wird – bewilligende Stelle ist die KfW –, ist eine unbürokratische und einfache Abwicklung gewährleistet. Die Bundesregierung hat mit Mitteilung vom 29. September 2006 das Förderprogramm bei der Europäischen Kommission notifiziert. Das Programm wird ein Volumen von rd. 100 Mio. Euro jährlich haben.

Das Innovationsprogramm selbst ist nicht Gegenstand des Gesetzentwurfs, steht aber mit diesem wegen der Änderung der Mauthöheverordnung im engen Zusammenhang. Die Bundesregierung wird das Programm vorlegen, bevor der Deutsche Bundestag den Gesetzesbeschluss zu dem vorgelegten Gesetzentwurf fasst.

c) Die Bundesregierung steht weiterhin zum gemeinsamen Beschluss des Deutschen Bundestages, des Bundesrates und der Bundesregierung vom Mai 2003. Sollte sich in den nächsten Wochen im Rahmen von Gesprächen mit der Europäischen Kommission zeigen, dass das beihilferechtliche Prüfverfahren nicht rechtzeitig abgeschlossen werden wird, würde die Bundesregierung eine entsprechend abgesenkte Erhöhung der Mautsätze zum 1. Januar 2007 unterstützen.

d) Nach der negativen Entscheidung der Europäischen Kommission zum Mautermäßigungsverfahren hat Bundesminister Wolfgang Tiefensee in einem Spitzengespräch am 10. März 2006 mit den Verbänden des Straßengüterkraftverkehrsgewerbes vereinbart, dass Gutachter und Experten der Verbände und der Bundesregierung gemeinsam prüfen, welche weiteren Vorschläge für konkret wirkende Harmonisierungsmaßnahmen möglich und mit EG-Recht vereinbar sind. Die Gutachter sind derzeit dabei, ihren Vorschlag für eine alternative Maßnahme zu

konkretisieren und werden diesen in Kürze der Bundesregierung vorlegen. Abschließende Ergebnisse stehen noch nicht fest.

2. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe b** (§ 11 Abs. 2 bis 6 ABMG)
 - a) Ziel der Bundesregierung ist es, den Ausgleich für die bei den Bundesländern entstehenden Kraftfahrzeugsteuer ausfälle hinsichtlich der Höhe an den tatsächlichen Steuermindereinnahmen zu orientieren und diesen möglichst zeitnah vorzunehmen.
 - b) Die Bundesregierung erkennt aber auch an, dass die damit einhergehende verfahrensmäßige Abwicklung einen hohen Verwaltungsaufwand erfordert.
 - c) Die Bundesregierung stimmt daher grundsätzlich einer Pauschalierung des Ausgleichbetrages und einer Dynamisierung zu. Sie hält es aber für sachlich geboten, bei der Dynamisierung den Begriff „Lkw“ durch den Begriff „Nutzfahrzeug“ zu ersetzen. Eine Dynamisierung des Ausgleichbetrages mit – wie vom Bundesrat vorgeschlagen – Hilfe der Zahl der Nutzfahrzeuge im jeweiligen Jahr im Verhältnis zu der Zahl der im Jahr 2006 zugelassenen Nutzfahrzeuge ist ebenfalls nicht sachgerecht. Da hier eine Kompensation von Steuerausfällen vorgesehen werden soll, können nach Auffassung der Bundesregierung zur Berechnung der Dynamisierung nur die steuerpflichtigen Nutzfahrzeuge herangezogen werden.