

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/4140 –**

### **Harmonisierung für das Transportgewerbe**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission hat nach einer Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Januar 2007 ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge genehmigt und damit die Voraussetzung für eine Umsetzung von Harmonisierungsmaßnahmen für das deutsche Transportgewerbe geschaffen. Mit dem im Mai 2003 zwischen dem Deutschen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung vereinbarten so genannten Mautkompromiss wurde ein Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro zugunsten des deutschen Transportgewerbes vereinbart. Nachdem im Januar 2006 nach einem beihilferechtlichen Prüfverfahren die Europäische Kommission das so genannte Mautermäßigungsverfahren abgelehnt hatte, haben sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Vertreter des Speditions- und Transportgewerbes darauf verständigt, gemeinsam alternative Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Transportgewerbe zu erarbeiten.

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der im Mai 2003 zwischen dem Deutschen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung vereinbarte so genannte Mautkompromiss die Gewährleistung eines Harmonisierungsvolumens von 600 Mio. Euro zugunsten des deutschen Transportgewerbes zum Ausgleich nach wie vor bestehender Harmonisierungsdefizite in der europäischen Steuer- und Abgabenbelastung für Transportunternehmen vorsah?

Der so genannte Mautkompromiss vom Mai 2003 sieht vor, „dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich gewährleistet wird“ (siehe dazu Bundestagsdrucksache 15/1023 vom 22. Mai 2003 und Bundesratsdrucksache 142/03 (Beschluss) vom 23. Mai 2003).

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass kein innerer Zusammenhang zwischen der Einführung der Lkw-Maut und der Harmonisierungsnotwendigkeit bestand und die vereinbarten Harmonisierungsschritte lediglich anlässlich der Einführung der Lkw-Maut realisiert werden sollten?

Nein, denn bereits die Einführung der Lkw-Maut ist ein Beitrag zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr, da mit Einführung der Lkw-Maut erstmalig auch der ausländische Straßengüterverkehr einen nennenswerten Wegekostenbeitrag in Deutschland bezahlen muss.

3. Steht die Bundesregierung zu der im Mautkompromiss getroffenen Vereinbarung, das deutsche Transportgewerbe im Rahmen verschiedener Harmonisierungsmaßnahmen unbefristet und auf Dauer um insgesamt 600 Mio. Euro zu entlasten?

Die Bundesregierung steht zu der Vereinbarung von Bundestag und Bundesrat vom Mai 2003.

4. Ist das von der Bundesregierung bei der EU-Kommission zur Bewilligung vorgelegte und nach Presseinformationen des Bundesverkehrsministers vom 24. Januar 2007 genehmigte Innovationsprogramm nachhaltig und auf Dauer angelegt oder ist es bis zum 30. September 2008 befristet?

Das Innovationsprogramm ist gemäß dem Mautkompromiss nachhaltig ausgestaltet und die vorgesehene Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist nicht befristet.

Die Europäische Kommission hat die Bundesregierung gebeten, ihr nach sechs Jahren die Verlängerung des Programms mitzuteilen.

5. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass der mit dem Innovationsprogramm umzusetzende Harmonisierungsbeitrag in Höhe von 100 Mio. Euro auch dann dem Transportgewerbe zugute kommt, wenn die Anwendung der EU-Abgasnorm EURO 5 bereits gesetzlich vorgeschrieben ist?

Für Euro-V-Fahrzeuge ist eine Förderung bis zum 30. September 2008 möglich, da die Emissionsklasse zum 1. Oktober 2008 rechtlich verbindlich wird. Lkw, deren Motoren strengeren Abgaswerten als Euro V genügen (EEV Klasse 1; sobald definiert, Euro VI), können über den 30. September 2008 gefördert werden. Dazu wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Trifft es zu, dass die mit dem Innovationsprogramm gewährte Förderung auch nicht im Straßengüterverkehrsgewerbe eingesetzte Busse und andere Fahrzeuggruppen umfasst, und wenn ja, ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der diesen Fahrzeuggruppen zuteil werdende Förderbetrag nicht auf das dem Transportgewerbe zugesagte Harmonisierungsvolumen angerechnet werden darf?

Nein. Bei der Richtlinie handelt es sich um eine Richtlinie zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge.

Als schwere Nutzfahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt.

7. Wie hoch ist das finanzielle Volumen des durch die geplante Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge gewährten Harmonisierungsbeitrages, und wie ermittelt die Bundesregierung diesen Betrag?

Bei der Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer durch Absenkung der Höchststeuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau wird erwartet, dass diese ein Gesamtvolumen von bis zu jährlich 150 Mio. Euro haben wird.

Die Berechnungen zum Gesetzentwurf zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften basieren auf den Ergebnissen der Aufkommensstatistik über die Kraftfahrzeugsteuer bei

- Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg nach Tarifstufen unter Berücksichtigung der Emissionsklassen und bei
- Anhängern einschließlich Anhängerzuschlag für das Bundesgebiet insgesamt.

Die Statistik wurde auf der Grundlage der Meldungen der Bundesländer zum Bestand an Nutzfahrzeugen und Anhänger (§§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) und § 10 Abs. 3 KraftStG) zum Stand vom Juli 2005 erstellt und weist für den gemeldeten steuerpflichtigen Nutzfahrzeugbestand und die steuerpflichtigen Anhänger sowie für den Anhängerzuschlag das Kraftfahrzeugsteueraufkommen aus.

8. Sind die mit diesem Harmonisierungsschritt verbundenen Änderungen bei der Kfz-Steuer bereits mit den Ländern abgestimmt?

Gemäß § 47 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) wurden die Bundesländer angehört. Im Übrigen wird auf den Beschluss des Bundesrates vom 22. September 2006 (Bundesratsdrucksache 553/06 (Beschluss)) und die Gegenäußerung der Bundesregierung vom 12. Oktober 2006 (Bundestagsdrucksache 16/2935) hingewiesen.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass mit der Einführung der Lkw-Maut und der dadurch ermöglichten Beteiligung von ausländischen Nutzern des Bundesautobahnnetzes an den hier entstehenden Wegekosten ein Einstieg von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung getan wurde?

Ja.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass die den Ländern infolge der vorgesehenen Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge entgehenden Steuereinnahmen durch zusätzliche Mauteinnahmen und damit durch Gebühreneinnahmen des Bundes ersetzt werden sollen?

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.

11. Welche weiteren Maßnahmen zur Umsetzung des zugesagten Harmonisierungsvolumens von insgesamt 600 Mio. Euro plant die Bundesregierung und wann will sie diese vorlegen?

Die Bundesregierung steht zu dem Mautkompromiss vom Mai 2003. Nachdem das gemäß dem Kompromiss prioritär zu verfolgende Mautermäßigungsverfahren (MEV) im Januar 2006 von der Europäischen Kommission im Rahmen des Beihilfeprüfverfahrens nicht genehmigt wurde, ist gemeinsam mit den Verbänden entschieden worden, gegen die Entscheidung nicht zu klagen und die anderen im Mai 2003 vereinbarten Harmonisierungsmaßnahmen zu realisieren. Dazu zählen die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer und das Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw. Das Innovationsprogramm ist inzwischen von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften genehmigt worden; der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften hat die 1. Lesung im Bundesrat und im Bundestag durchlaufen.

Das darüber hinaus von den externen Rechtsexperten der Verbände und des BMVBS entwickelte Mautbonussystem (MBS) ist nach Auffassung der Europäischen Kommission – wie das MEV – ebenfalls nicht mit Gemeinschaftsrecht vereinbar. Weitere alternative Harmonisierungsmaßnahmen im Sinne des Mautkompromisses sind nicht ersichtlich.

Das im Mai 2003 vereinbarte Harmonisierungsvolumen in Höhe von jährlich 600 Mio. Euro wird zurzeit vollständig durch eine Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes von 15 Cent/km auf 12,4 Cent/km realisiert.

12. Strebt die Bundesregierung eine weitere Spreizung der Mautsätze an, und wenn ja, welche Ziele verfolgt sie damit?

Ja. Die Bundesregierung beabsichtigt durch Änderung der Mauthöheverordnung die Lkw-Maut verstärkt als Steuerungsinstrument zu einer weiteren Reduktion der Feinstäube einzusetzen. Die nähere Ausgestaltung der geplanten Mautspreizung ist noch offen; beabsichtigt ist aber, von dem in der revidierten Eurovignetten-Richtlinie vorgesehenen größeren Spielraum zur Spreizung der Mautsätze (100 Prozent, bisher 50 Prozent) Gebrauch zu machen und in der Mauthöheverordnung auch Emissionsnormen, die künftig verbindlich werden, zu berücksichtigen.

13. Falls die Bundesregierung eine weitere Spreizung der Mautsätze anstrebt, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt plant sie dies?

Erforderlich ist eine Änderung der Mauthöheverordnung, bei der auf die Regelungen der [30.] Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), mit der die Partikelminderungsklassen (PMK) für Nutzfahrzeuge definiert werden, Bezug genommen werden soll.

Das Verfahren zur Änderung der StVZO wird derzeit betrieben. Nach Inkrafttreten der [30.] Verordnung zur Änderung der StVZO kann der Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung vorgelegt werden.

14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass sie den Bestimmungen des § 11 des Autobahnmautgesetzes (Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen), nach denen das nach den Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems verbleibende Mautaufkommen zusätzlich dem Verkehrshaushalt für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zugeführt werden soll, gerecht wird, und plant die Bundesregierung dementsprechend zusätzliche Mauteinnahmen zukünftig für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen?

Ja.

15. Trifft es zu, dass die Bundesregierung den im Herbst 2006 im Rahmen eines Pränotifizierungsverfahrens der Europäischen Kommission zugeleiteten Vorschlag für ein neues Mautbonussystem unterstützt hat, und falls nicht, warum hat sie diesen Vorschlag der EU-Kommission zugeleitet?

Ja, indem die Bundesregierung das Pränotifizierungsverfahren eingeleitet und das BMVBS den Vorschlag gemeinsam mit den Verbänden gegenüber der Kommission vertreten hat.

16. Ist dieser Vorschlag für ein neues Mautbonussystem ausschließlich durch das Speditionsgewerbe und ohne Beteiligung der Bundesregierung erarbeitet worden, und falls nicht, wann und in welcher Form war die Bundesregierung an der Erarbeitung des Vorschlags beteiligt?

Nach der negativen Entscheidung der Europäischen Kommission zum Mautermäßigungsverfahren hat die Bundesregierung mit den Verbänden des Straßengüterverkehrsgewerbes vereinbart, dass externe Rechtsexperten der Verbände und des BMVBS gemeinsam prüfen, welche weiteren Vorschläge für konkret wirkende Harmonisierungsmaßnahmen möglich und mit EG-Recht vereinbar sind. Die externen Rechtsexperten haben ihren Vorschlag für ein so genanntes Mautbonussystem vorgelegt, der zur Abwägung der Chancen und Möglichkeiten für eine beihilferechtliche Genehmigung des Mautbonussystems im Rahmen einer Pränotifizierung im November 2006 der Europäischen Kommission übermittelt wurde.

17. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der von der EU-Kommission ausweislich einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Januar 2007 angeführten Gründe zur Ablehnung des Mautbonussystems, denen zufolge ausländische Unternehmen durch das Mautbonussystem benachteiligt werden?

Nach Auffassung der Europäischen Kommission stellt das MBS wie das abgelehnte MEV eine die ausländischen Unternehmer faktisch diskriminierende Maßnahme dar.

Vor dem Hintergrund der Negativentscheidung der Kommission zum MEV im letzten Jahr stellt die Bundesregierung fest, dass die Europäische Kommission auch bei dieser Entscheidung konsequent ihre Linie beibehalten hat, diese Beihilfe nicht auf Grund rechtlicher, sondern faktischer Diskriminierung abzulehnen.





