

## **Bericht**

### **des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss) gemäß § 96 der Geschäftsordnung**

#### **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 16/2718, 16/2935 (neu) –**

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

#### **Bericht der Abgeordneten Michael Leutert, Bartholomäus Kalb, Klaas Hübner, Dr. Claudia Winterstein und Anna Lührmann**

Mit dem Gesetzentwurf soll die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer durch Absenkung der Höchststeuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau beschlossen werden, da die Europäische Kommission im Beihilfe-Prüfverfahren dem Mautermäßigungsverfahren nicht zugestimmt hat.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs stellen sich wie folgt dar:

##### **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 Mautentnahmen 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 Mauthöherverordnung (MautHV) vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001) anzuheben. In diesem Zusammenhang ist auch die Finanzie-

rung 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.

##### **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.

**Der Haushaltsausschuss hält den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.**

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.

Dieser Bericht wird unter dem Vorbehalt erteilt, dass der federführende Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung keine Änderungen mit wesentlichen finanziellen Auswirkungen empfiehlt.

Berlin, den 18. Oktober 2006

### **Der Haushaltsausschuss**

**Otto Fricke**  
Vorsitzender

**Michael Leutert**  
Berichterstatter

**Bartholomäus Kalb**  
Berichterstatter

**Klaas Hübner**  
Berichterstatter

**Dr. Claudia Winterstein**  
Berichterstatterin

**Anna Lührmann**  
Berichterstatterin