

## **Anrufung**

**des Vermittlungsausschusses durch den  
Bundesrat**

---

### **Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze**

Der Bundesrat hat in seiner 855. Sitzung am 20. Februar 2009 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 13. Februar 2009 verabschiedeten Gesetz gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes die Einberufung des Vermittlungsausschusses aus folgenden Gründen zu verlangen:

1. Zum Gesetz insgesamt

- a) Als Basis für die Kompensation der Länder soll das tatsächliche Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer im Jahr 2008 (8,84 Mrd. Euro) dienen. Vernachlässigt wird dabei, dass das Aufkommen im Jahr 2008 aufgrund des Konjunkturpakets I (Steuerbefreiung für Neuzulassungen) um mindestens 55 Mio. Euro niedriger ausgefallen ist als längerfristig – d.h. ohne diese befristete Maßnahme – zu erwarten. Der Referenzwert für eine angemessene dauerhafte Kompensation muss deshalb um 55 Mio. Euro höher liegen als das tatsächliche Aufkommen im Jahr 2008.
- b) Die Beteiligung der Länder am Aufkommen der Lkw-Maut in Höhe von 150 Mio. Euro p. a. soll nach den bisherigen Vorstellungen des Bundes mit dem Übergang der Ertragskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund ersatzlos entfallen. Für die Streichung dieser Mittel gibt es keine Begründung. Bei der Mautbeteiligung der Länder geht es um einen Ausgleich von Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer, die sich

infolge einer Erhöhung der Maut-Sätze im Jahr 2007 ergeben hatten. Der Anspruch der Länder auf Einnahmen in dieser Höhe bleibt von einer Übertragung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund gänzlich unberührt.

2. Zu Artikel 6 Nummer 1 (§ 3 Absatz 2 Satz 1 ABMG)

In Artikel 6 Nummer 1 sind in § 3 Absatz 2 Satz 1 die Wörter "mit Zustimmung des Bundestages" durch die Wörter "mit Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates" zu ersetzen.

Begründung:

Die Rechtsverordnung der Bundesregierung zur Regelung der Mauthöhe soll auch künftig nur mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Die Höhe der Maut pro Kilometer hat im nationalen und internationalen Wettbewerb erheblichen Einfluss auf die Standortgunst. Ferner hat die Mauthöhe große Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmen. Durch die Mauthöhe werden damit wichtige wirtschafts- und verkehrspolitische Interessen der Länder stark berührt. Schließlich soll über das Zustimmungserfordernis des Bundesrates sichergestellt werden, dass gegebenenfalls Mauterhöhungen zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden und damit den Ländern zugute kommen.