



Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

BWVL · Postfach 16 01 08 · 53060 Bonn

Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn
Tel.: 0228 - 925 35 0
Fax.: 0228 - 925 35 45

E-Mail: info@bwvl.de
www.bwvl.de

Sparkasse KölnBonn
Kto.: 38 700 241
BLZ: 380 500 00

Die endlose Harmonisierungsgeschichte

Eine Entscheidung der EU-Kommission zur Genehmigung des Beihilfeantrages der Bundesregierung zur Verrechnung der Mautgebühren mit Anteilen der in Deutschland gezahlten Mineralölsteuer steht immer noch aus. Nach Brüsseler Verlautbarungen wird dort immer noch auf eine offizielle Antwort der Bundesregierung gewartet, ob an dem zur Notifizierung vorgelegten Mautkompensationsmodell festgehalten werden soll oder dem Bedenken der Kommission Rechnung tragende alternative Lösungsvorschläge unterbreitet werden sollen.

Zur Erinnerung: Die Bundesregierung hatte ursprünglich einen durchschnittlichen Lkw-Mautsatz von 15 Euro Cent vorgesehen, diesen aber bis zur Einführung einer Mautkompensation auf 12,4 Euro Cent gesenkt. Dadurch soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass Lkw, die in Deutschland Dieselkraftstoff tanken bereits über die Mineralölsteuer einen Wegekostenbeitrag leisten, die errechneten durchschnittlichen 15 Cent jedoch einer Wege-Vollkostenrechnung entsprechen. Bei Einführung der Mautkompensationsregelung soll der durchschnittliche Mautsatz wieder 15 Cent betragen, 2,6 Cent davon bei Nachweis von Betankungen in Deutschland aber aus dem Mineralölsauaufkommen erstattet werden. Die Kommission hatte diese Vorgehensweise zumindest informell als diskriminierend gegenüber Unternehmen aus anderen EU-Mitgliedsstaaten für bedenklich erklärt.

Wohl im Oktober wird die Bundesregierung gegenüber der Kommission noch einmal darlegen, dass jegliche Diskriminierungsbedenken ungerechtfertigt sind. Zum einen steht das Mauterstattungsverfahren in- und ausländischen Unternehmen gleichermaßen zur Verfügung, sofern diese den Nachweis entsprechender Tankungen in Deutschland führen. Zudem dürfte wohl damit argumentiert werden, dass bei der auch von der Kommission befürworteten Umstellung von der Steuerfinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung der Infrastruktur nur eine stufenweise Verwirklichung realistisch ist. Eine generelle Mineralölsteuerabsenkung kommt daher nicht in Betracht, da diese auch Pkw, leichte Lkw und Nutzer von Straßen außerhalb der Autobahn begünstigen würde. Eine derartige Maßnahme käme frühestens dann in Betracht, wenn auch andere Fahrzeug- und Straßenkategorien entsprechend bemaute werden.

Die Gestaltung des Mautermäßigungsverfahrens sieht die Bundesregierung als diskriminierungsfrei gestaltet an, da es sich beim Mautermäßigungsverfahren um eine allgemeine Begünstigung handelt, die allen Mautschuldern gleichermaßen und unabhängig von ihrer Herkunft offen steht. Da sowohl Lkw-Maut als auch die Mineralölsteuer Mittel der Infrastrukturfinanzierung darstellen, soll eine zumindest teilweise Doppelbelastung der Unternehmen vermieden werden. Die Regelung ist somit unabhängig von dem Standort des Unternehmens bzw. der Fahrzeuge und richtet sich rein nach dem Territorialitätsprinzip. Sofern deutsche Unternehmen aus betriebswirtschaftlichen Gründen ausländische Tankmöglichkeiten nutzen, kämen diese ebenfalls nicht in den Genuss der Mineralölsteuererstattung. Dem Vernehmen nach hat sich die Bundesregierung wohl bereit erklärt, zunächst eine Befristung des Mautermäßigungsverfahrens auf drei Jahre zuzustimmen. Im Sinne der deutschen Verkehrswirtschaft ist zu hoffen, dass endlich Bewegung in die Angelegenheit kommt.