

**Bundesrepublik Deutschland**  
**Der Bundeskanzler**  
12 — 92005 — 3979/59

Bonn, den 21. September 1959

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den

**Entwurf eines Straßenbaufinanzierungs-  
gesetzes**

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 208. Sitzung am 10. Juli 1959 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen erhebt er gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Der Bundesrat ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen und Entschließungen des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

**Ludwig Erhard**

## Anlage 1

**Entwurf eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**ABSCHNITT I****Finanzierung des Ausbaues  
der Bundesfernstraßen****Artikel 1****Zweckbindung des Aufkommens  
der Mineralölsteuer**

(1) Der auf den Kraftverkehr entfallende Teil des Aufkommens an Mineralölsteuer ist für Zwecke des Straßenwesens zu verwenden.

(2) Zur Ermittlung der zweckgebundenen Einnahmen sind folgende Beträge von dem jährlichen Aufkommen an Mineralölsteuer abzusetzen:

1. ein Abgeltungsbetrag von sechshundert Millionen Deutsche Mark;
2. Betriebsbeihilfen für versteuertes Mineralöl nach Abschnitt III Artikel 4 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166) in der Fassung von Artikel 7 dieses Gesetzes sowie nach den jeweils geltenden Bundeshaushaltsplänen;
3. die für Finanzierungsbeiträge und Finanzierungshilfen nach den Abschnitten V und VI des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 erforderlichen Beträge, soweit sie nicht aus dem zweckgebundenen Mehraufkommen an Beförderungsteuer nach Abschnitt VII des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 gedeckt werden können.

**Artikel 2****Vorfinanzierung**

Soweit die Straßenbaumittel nach Artikel 1 dieses Gesetzes für die Durchführung eines mehrjährigen Straßenbauplanes (Artikel 3) nicht ausreichen, kann der Bundesminister der Finanzen im Vorgriff auf das zweckgebundene Aufkommen an Mineralölsteuer in späteren Rechnungsjahren Kredite bis zum Betrage von einer Milliarde Deutsche Mark aufnehmen.

**Artikel 3****Verwendung der Straßenbaumittel**

(1) Über die Verwendung der Straßenbaumittel ist ein Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushaltsplan aufzustellen.

(2) Der Straßenbauplan umfaßt

1. die Mittel für Unterhaltung, Erweiterung, Ausbau und Neubau der Bundesfernstraßen, die Mittel für den Erwerb von Grundstücken für Straßenbauzwecke, für Straßenbauforschung, für Zuwendungen an fremde Baulastträger und sonstige durch den Straßenbau Betroffene sowie für andere Zwecke des Straßenwesens;
2. die Kosten, Zinsen und Tilgungsbeträge für Anleihen und sonstige Schuldverbindlichkeiten, deren Erträge für Zwecke des Straßenwesens verwendet worden sind oder verwendet werden;
3. die Leistungen an andere Stellen, die für Rechnung des Bundes Straßenbauaufgaben ausführen;
4. die Zahlungen auf Grund von Verpflichtungen aus Sicherheitsleistungen und Gewährleistungen, die für Zwecke des Straßenwesens übernommen worden sind oder übernommen werden;
5. sonstige erforderliche Angaben über die Verwendung von Straßenbaumitteln.

(3) Der Straßenbauplan kann für mehrere Rechnungsjahre aufgestellt werden. Der Bundesminister für Verkehr kann in diesem Falle mit Zustimmung des Bundesministers der Finanzen im Rahmen der für den Straßenbau bewilligten Mittel Straßenbaumaßnahmen, die im Straßenbauplan erst für ein späteres Rechnungsjahr vorgesehen sind, an Stelle der im laufenden Rechnungsjahr veranschlagten Vorhaben ausführen lassen.

(4) Die Vorschriften über die Aufstellung und Feststellung des Bundeshaushaltsplans gelten sinngemäß für den Straßenbauplan.

**ABSCHNITT II****Änderung mineralölsteuerrechtlicher  
Vorschriften****Artikel 4****Änderung von Steuersätzen**

In § 2 Abs. 1 des Mineralölsteuergesetzes in der Fassung vom 5. Dezember 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1833) in der Fassung von Artikel 1 Dritter Abschnitt Nummer 2 der Verordnung zur Anpassung von Verbrauchsteuergesetzen und von Durchfüh-

rungsverordnungen zu Verbrauchsteuergesetzen an den Zollltarif 1958 vom 2. Januar 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 3) werden ersetzt:

1. unter Nummer 1 Buchstabe a die Zahl „29,75“ durch . . . . . „31,—“
2. unter Nummer 1 Buchstabe b, Doppelbuchstaben aa, bb und dd jeweils die Zahl „17,60“ durch . . . . . „18,85“
3. unter Nummer 1 Buchstabe b, Doppelbuchstabe cc die Zahl „21,75“ durch . . . . . „23,—“
4. unter Nummer 1 Buchstabe c die Zahl „14,—“ durch . . . . . „22,75“
5. unter Nummer 1 Buchstabe d die Zahl „18,05“ durch . . . . . „22,75“
6. unter Nummer 1 Buchstabe e, Doppelbuchstaben aa und bb jeweils die Zahl „11,75“ durch . . . . . „16,45“
7. unter Nummer 2 die Zahl „24,75“ durch „26,—“
8. unter Nummer 4 Buchstabe a die Zahl „12,75“ durch . . . . . „14,—“
9. unter Nummer 4 Buchstabe b die Zahl „17,—“ durch . . . . . „18,25“.

#### Artikel 5

##### Bedingte Steuerschulden

Bedingte Steuerschulden für die von der Steuererhöhung nach Artikel 4 betroffenen Mineralöle erhöhen sich mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes auf den Betrag, der sich bei Anwendung der Steuersätze des Artikels 4 ergibt.

#### Artikel 6

##### Nachversteuerung

(1) Die von der Steuererhöhung nach Artikel 4 betroffenen Mineralöle, für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes eine unbedingte Steuerschuld besteht oder Mineralölsteuer bereits entrichtet worden ist, unterliegen einer Nachsteuer.

(2) Die Nachsteuer beträgt für 100 kg

- |                                                                                           |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1. Leichtöle und Flüssiggase . .                                                          | 1,25 DM  |
| 2. mittelschwere Öle . . . . .                                                            | 8,75 DM  |
| 3. Gasöle . . . . .                                                                       | 4,70 DM  |
| 4. der unter § 2 Abs. 1 Nr. 2 des Mineralölsteuergesetzes fallenden Erzeugnisse . . . . . | 1,25 DM. |

(3) Die Steuerschuld entsteht mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes. Steuerschuldner ist, wer die Mineralöle beim Inkrafttreten dieses Gesetzes besitzt. Bei Beständen, die sich in diesem Zeitpunkt im Versand befinden, geht die Steuerschuld mit dem Übergang des Besitzes auf den Empfänger über.

(4) Von der Nachsteuer befreit ist Mineralöl im Besitz eines Endverbrauchers in einer Menge, die dem Durchschnitt des Monatsverbrauchs in den letzten

drei Kalendermonaten vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes entspricht. Endverbraucher ist, wer das Mineralöl ausschließlich für eigene Zwecke unmittelbar verbraucht oder im eigenen Betrieb zu anderen Erzeugnissen als Mineralölen verarbeitet.

(5) Der Steuerschuldner hat das Mineralöl binnen zwei Wochen nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes oder nach dem Empfang schriftlich der zuständigen Zollstelle anzumelden. Die Steuer ist ohne Anforderung zwei Wochen nach der Anmeldung, im Falle nicht ordnungsmäßiger Anmeldung mit dem Ablauf der Anmeldefrist fällig.

(6) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, das Nähere zur Durchführung der Vorschriften der Absätze 1 bis 5, insbesondere über das anzuwendende Verfahren, zu bestimmen.

#### Artikel 7

##### Änderung der Betriebsbeihilfen

Abschnitt III Artikel 4 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden in Ziffer 2 hinter dem Wort „Arbeitsmaschinen“ die Worte „und Diesellokomotiven“ eingefügt;
2. in Absatz 1 wird die bisherige Ziffer 5 gestrichen und durch folgende neue Ziffer 5 ersetzt:  
„5. Fahrzeugen der Binnen-, Küsten- und Hochseefischerei und der Binnen-, Küsten- und Hochseeschifffahrt für den Betrieb von Schiffsmotoren. Insoweit bleibt die Ermächtigung der Bundesregierung oder des Bundesministers der Finanzen zum Erlaß von Vorschriften zur Verbilligung von Dieselmotoren (Gasöl) nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes zur Aufhebung und Ergänzung von Vorschriften auf dem Gebiet der Mineralölwirtschaft vom 31. Mai 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 371) unberührt.“;
3. in Absatz 1 wird hinter Ziffer 5 als Satz 2 eingefügt:  
„Als Arbeitsmaschinen im Sinne der Ziffern 1 und 2 gelten auch Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Leistung von Arbeit, nicht dagegen zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind.“;
4. in Absatz 3 erhält Satz 3 folgende Fassung:  
„Dabei werden für je 100 kg des Verbrauchs
 

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| 1. im Falle des Absatzes 1      |           |
| Ziffer 1                        | 22,75 DM, |
| 2. in den Fällen des Absatzes 1 |           |
| Ziffern 2 bis 4                 | 16,45 DM  |

 angesetzt.“;
5. Absatz 5 entfällt.

**ABSCHNITT III****Änderung des Kraftfahrzeugsteuerrechts****Artikel 8****Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes**

§ 11 Abs. 1 und 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung vom 30. Juni 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 417) werden wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 erhalten die Nummern 4 und 5 die folgende Fassung:

|                                                                                                                              | je 200<br>Kilogramm<br>Gesamtgewicht<br>oder einen Teil<br>davon | DM      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------|
| „4. Doppeldeckomnibusse und Gelenk-<br>omnibusse, die ausschließlich im<br>Ortslinienverkehr verwendet wer-<br>den . . . . . |                                                                  | 22,50   |
| 5. alle anderen Fahrzeuge von dem<br>Gesamtgewicht                                                                           |                                                                  |         |
| bis zu 2 000 kg . . . . .                                                                                                    |                                                                  | 22,—    |
| über 2 000 kg bis zu 3 000 kg . . . . .                                                                                      |                                                                  | 23,50   |
| über 3 000 kg bis zu 4 000 kg . . . . .                                                                                      |                                                                  | 25,—    |
| über 4 000 kg bis zu 5 000 kg . . . . .                                                                                      |                                                                  | 26,50   |
| über 5 000 kg bis zu 6 000 kg . . . . .                                                                                      |                                                                  | 28,—    |
| über 6 000 kg bis zu 7 000 kg . . . . .                                                                                      |                                                                  | 29,50   |
| über 7 000 kg bis zu 8 000 kg . . . . .                                                                                      |                                                                  | 31,—    |
| über 8 000 kg bis zu 9 000 kg . . . . .                                                                                      |                                                                  | 32,50   |
| über 9 000 kg bis zu 10 000 kg . . . . .                                                                                     |                                                                  | 34,—    |
| über 10 000 kg bis zu 11 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 35,50   |
| über 11 000 kg bis zu 12 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 37,—    |
| über 12 000 kg bis zu 13 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 38,50   |
| über 13 000 kg bis zu 14 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 40,—    |
| über 14 000 kg bis zu 15 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 41,50   |
| über 15 000 kg bis zu 16 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 43,—    |
| über 16 000 kg bis zu 17 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 44,50   |
| über 17 000 kg bis zu 18 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 46,—    |
| über 18 000 kg bis zu 19 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 47,50   |
| über 19 000 kg bis zu 20 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 49,—    |
| über 20 000 kg bis zu 21 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 50,50   |
| über 21 000 kg bis zu 22 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 52,—    |
| über 22 000 kg bis zu 23 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 53,50   |
| über 23 000 kg bis zu 24 000 kg . . . . .                                                                                    |                                                                  | 55,—    |
| über 24 000 kg . . . . .                                                                                                     |                                                                  | 56,50.“ |

2. In Absatz 2

- a) werden die Nummern 1 und 2 durch die folgende neue Nummer 1 ersetzt:

„1. um 25 vom Hundert des Betrages, der sich nach Absatz 1 Nummer 5 ergibt,

- a) für Kraftomnibusse, die überwiegend im Linienverkehr verwendet werden,

- b) für Sattel-Anhänger;“;

- b) erhält die bisherige Nummer 3 die Nummer 2. Dabei werden in Buchstabe a hinter

den Worten „für Kraftfahrzeug-Anhänger“ die Worte „zur Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten“ eingefügt.

**Artikel 9****Übergangsvorschrift****für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer**

(1) Ist die Kraftfahrzeugsteuer für einen Zeitraum entrichtet, der vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes beginnt und innerhalb zweier Monate nach dem Inkrafttreten endet, so wird der Mehrbetrag nicht erhoben. Endet der Zeitraum später als zwei Monate nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, so ist der Mehrbetrag innerhalb eines Monats, vom Inkrafttreten dieses Gesetzes gerechnet, zu entrichten. Bei der Berechnung des Mehrbetrages bleiben Aufgelder unberücksichtigt. Es werden nur volle, zwei Monate nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes liegende Monate angesetzt. Mehrbeträge unter fünf Deutsche Mark werden nicht erhoben.

(2) Ist die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entrichtete Kraftfahrzeugsteuer höher als die nach diesem Gesetz geschuldete Steuer, so wird der Unterschiedsbetrag nur erstattet, soweit er auf die Zeit nach Ablauf von zwei Monaten, vom Inkrafttreten dieses Gesetzes gerechnet, entfällt. Bei der Berechnung des Unterschiedsbetrages bleiben Aufgelder unberücksichtigt. Es werden nur volle Monate angesetzt. Unterschiedsbeträge unter fünf Deutsche Mark werden nicht erstattet.

**ABSCHNITT IV****Geltung im Land Berlin****Artikel 10**

(1) Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

(2) Artikel I Nr. 2 des Gesetzes des Landes Berlin zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 3. August 1950 (Verordnungsblatt für Groß-Berlin I S. 379) bleibt unberührt.

**ABSCHNITT V****Übergangsregelung****Artikel 11****Straßenbauplan**

(1) Tritt dieses Gesetz während eines Rechnungsjahres in Kraft, für das bereits ein Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushaltsplan vorliegt, gilt dieser Straßenbauplan als Straßenbauplan im Sinne dieses Gesetzes.

(2) Das Mehraufkommen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer nach Artikel 4 dieses Gesetzes ist für Maßnahmen des Straßenbauplans nach Absatz 1 zu verwenden.

(3) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, Ausgaben, die im Straßenbauplan vorbehaltlich einer Deckung durch ein Straßenbaufinanzierungsgesetz bewilligt sind, zuzustimmen, soweit Einnahmen nach Artikel 1 und 2 dieses Gesetzes zur Verfügung stehen.

#### Artikel 12

##### Abwicklung von Ausgaberesten

(1) Ausgabereste aus früheren Rechnungsjahren, für die Fortsetzungsraten im Straßenbauplan nicht vorgesehen sind, werden außerhalb des Straßenbauplans zu Lasten der allgemeinen Haushaltsmittel abgewickelt.

(2) Vor Inkrafttreten dieses Gesetzes überplanmäßig oder außerplanmäßig bereitgestellte Mittel zur Durchführung von Straßenbaumaßnahmen sind aus den nach Artikel 1 und 2 dieses Gesetzes zweckgebundenen Mitteln zu decken.

#### ABSCHNITT VI

##### Schlußvorschriften

#### Artikel 13

##### **Änderung des Verkehrsfinanzgesetzes 1955**

Abschnitt VII des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166) tritt, soweit er sich auf das Mehraufkommen aus der Mineralölsteuer sowie auf die Verwendung dieses Mehraufkommens durch Abschnitt III Artikel 4 und Abschnitt IV Artikel 2 bezieht, mit Beginn des Rechnungsjahres 1960 außer Kraft.

#### Artikel 14

##### Inkrafttreten

(1) Die Artikel 1, 3, 12 Abs. 1 und Artikel 13 treten mit Beginn des Rechnungsjahres 1960, die Artikel 4 bis 9 am 1. Januar 1960 in Kraft. Die übrigen Vorschriften treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) § 20 des Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1959 vom . . . Juli 1959 (Bundesgesetzbl. I S. . . .) tritt am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes außer Kraft.

## Begründung

## A. Allgemeiner Teil

## I. Finanzierungsaufgabe

Die Finanzierungsaufgabe, die durch den Gesetzentwurf gelöst werden soll, ist durch das Gesetz über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen vom 27. Juli 1957 (BGBl. I S. 1189) und die Entschließung des Bundestages vom 4. Juli 1958 gestellt. Der Bundestag wünscht danach einen Vorschlag zur Finanzierung eines Vierjahres-Programms für den Ausbau der Bundesfernstraßen bis zu 7 Milliarden DM unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Straßenbaubedürfnisse der Länder und Gemeinden.

## 1. Straßenbaubedarf des Bundes

Nach dem erwähnten Ausbauplangesetz sind Autobahnen in einer Länge von 1990 km in drei Baustufen auszuführen. Die erste Baustufe, die 600 km umfaßt, ist bisher mit Hilfe des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166) unter Einschaltung der Deutschen Gesellschaft für öffentliche Arbeiten (Offa) finanziert worden. Daneben ist der Ausbau eines Grundnetzes von Bundesstraßen (blaues Netz) mit einer Baulänge von 8060,2 km vorgesehen, einschließlich dem Ausbau von Ortsdurchfahrten mit einer Baulänge von 513,7 km. Dazu kommt der Ausbau von 3949 km Ortsumgehungen. Weiter sollen in Ergänzung des blauen Netzes 1050 km Bundesstraßen und außerdem 1315,1 km Fremdenverkehrsstraßen (grüne Straßen) völlig neu gebaut werden. Die Aufwendungen hierfür sind vom Bundesminister für Verkehr bei Aufstellung des Ausbauplans im Jahre 1955 auf 22,4 Milliarden DM veranschlagt. Hierin sind die Aufwendungen für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen sowie die sonstigen Kosten des Straßenwesens, soweit sie vom Bund zu tragen sind, enthalten.

Dieser umfassende Ausbauplan, dessen Ziel es ist, das Bundesfernstraßennetz dem gesteigerten Kraftverkehr anzupassen, kann nur abschnittsweise verwirklicht werden. Entsprechend der Empfehlung des Bundestages hat der Bundesminister für Verkehr einen Vierjahresplan für die Rechnungsjahre 1959 bis 1962 über . . . . . 7 000 Mio DM aufgestellt, mit denen der erste Bauabschnitt des Ausbauplangesetzes verwirklicht wird. Hierin sind nicht enthalten:

Der Ausbau der Bundesfernstraßen im Saarland, die nach Beendigung der Übergangszeit vom Rechnungsjahr 1960 ab voll in die Baulast des Bundes übergehen und Baumittel über . . . . . 240 Mio DM

Übertrag: 7 240 Mio DM

Übertrag: 7 240 Mio DM

erfordern werden, sowie erhöhte Leistungen an fremde Baulastträger, im besonderen an Gemeinden durch Erweiterung der bisherigen Grundsätze für die Bemessung von Bundeszuschüssen zu den Kosten von Ortsdurchfahrten über (geschätzt) 60 Mio DM.

Der Finanzbedarf erhöht sich weiter um die Fälligkeiten von Darlehen in Höhe von rd. . . . . 200 Mio DM, die die Offa zur Finanzierung des ersten Bauabschnittes der Bundesautobahnen aufgenommen hat.

Für die Kosten und Abwicklung einer zusätzlichen Kreditfinanzierung bis zu 1000 Millionen DM (Zinsen, Disagio, Verwaltungsaufwendungen, Tilgungen) sind zu veranschlagen . . . . . 100 Mio DM.

Der Finanzbedarf für den Ausbau, Neubau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen beläuft sich danach in den Rechnungsjahren 1959 bis 1962 auf . . . . . 7 600 Mio DM.

Durch Sondermaßnahmen zur Entlastung der kommunalen Baulastträger erhöht sich dieser Finanzbedarf um . . . . . 400 Mio DM

auf . . . . . 8 000 Mio DM.

Nach den vorliegenden Planungen verteilt sich dieser Betrag

auf das Rechnungsjahr 1959 mit 1 700 Mio DM  
auf das Rechnungsjahr 1960 mit 2 000 Mio DM  
auf das Rechnungsjahr 1961 mit 2 150 Mio DM  
auf das Rechnungsjahr 1962 mit 2 150 Mio DM.

Da mit dem Inkrafttreten des vorgeschlagenen Gesetzes erst in der zweiten Hälfte des Rechnungsjahres 1959 gerechnet werden kann, muß mit einer zeitlichen Verschiebung der Ausgaben gerechnet werden.

Zum Vergleich wird darauf hingewiesen, daß im Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1958 für das Straßenbauwesen 1075 Millionen DM ausgebracht waren, die sich durch zusätzliche Kredite der Offa auf rd. 1210 Millionen DM erhöhten. Im Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1959 sind vorläufig Bewilligungen in gleicher Höhe vorgesehen.

## 2. Berücksichtigung des Straßenbaubedarfs der Länder und der kommunalen Baulastträger

Die Länder haben die Baulast für die Landstraßen I. Ordnung mit einer Gesamtlänge von rd. 53 000 km zu tragen, die von sehr unterschiedlicher Bedeutung

sind. Ohne Berücksichtigung der Aufwendungen der Stadtstaaten wandten sie hierfür

im Rechnungsjahr 1956 444 Mio DM,

im Rechnungsjahr 1957 480 Mio DM (geschätzt),

im Rechnungsjahr 1958 520 Mio DM (geschätzt)

auf. Die Haushaltslage der Länder hat sich durch den Einbau des Notopfers Berlin in die Körperschaftsteuer vom Rechnungsjahr 1958 ab nicht unwesentlich verbessert. Das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer, das im Rechnungsjahr 1958 auf 1100 Millionen DM zu veranschlagen ist, steigt jährlich um 80 bis 85 Millionen DM. Die Lage der finanzschwachen Länder ist durch die stärkere Anspannung des Finanzausgleichs zwischen den Ländern vom Rechnungsjahr 1958 ab fühlbar verbessert worden. Diese Umstände sprechen dafür, daß sie in der Lage sind, ihren Straßenbauaufgaben ohne besondere finanzielle Maßnahmen nachzukommen. Diese Voraussetzung liegt bei den Städten, Landkreisen und Gemeinden, auf die der ungleich größte Teil der öffentlichen Straßenbaulast entfällt, nicht vor.

Die starke Zunahme der Zahl der Kraftwagen stellt insbesondere an das Straßennetz der Städte, Gemeinden und Gemeindeverbände immer größere Anforderungen. Deren Aufwendungen, die für das Rechnungsjahr 1959 auf 2,3 Milliarden DM (darunter 1,7 Milliarden DM Investitionen) zu schätzen sind, reichen bei weitem nicht aus, um ihren Investitionsbedarf für den Straßenbau zu decken, den die kommunalen Spitzenverbände für die kommenden 10 Rechnungsjahre auf rd. 27 Milliarden DM veranschlagen.

Als Beitrag zur Lösung dieses Finanzierungsproblems wird vorgeschlagen, die Länderhaushalte zum Nachteil des Bundeshaushalts um rd. 400 Mio DM

in dem Vierteljahreszeitraum unter der Voraussetzung zu entlasten, daß die Länder diesen Betrag über den Rahmen ihrer bisherigen Finanzhilfen hinaus an die kommunalen Baulastträger weiterleiten oder diese durch Aufstufung von Landstraßen II. Ordnung entlasten. Diese Maßnahme soll mit der Anregung verbunden werden, daß die Länder aus dem Mehraufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer vom Rechnungsjahr 1960 ab rd. 75 Millionen DM jährlich oder in den Rechnungsjahren 1960 bis 1962 . . . 225 Mio DM.

an die Gemeinden und Gemeindeverbände zweckgebunden für den Straßenbau weiterleiten. Das Mehraufkommen für das Rechnungsjahr 1959 kann nicht einbezogen werden, da die Länder im Rahmen ihrer Haushaltsvorbereitungen hierüber verfügt haben. Von dem normalen Zuwachs aus der Kraftfahrzeugsteuer verbleiben den Ländern für eigene Zwecke dann immer noch rd. 260 Mio DM.

Übertrag: 625 Mio DM

Übertrag: 625 Mio DM

Der Gesetzentwurf (Abschnitt III Artikel 8 ff.) sieht weiter vor, die Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen mit dem Ziel zu erhöhen, daß im Vierjahreszeitraum ein Mehrbetrag von . . . . . 240 Mio DM erzielt wird, der ebenfalls durch entsprechende Maßnahmen der Landesgesetzgebung an die Gemeinden weiterzuleiten wäre. Hiernach ständen für die Gemeinden in den Rechnungsjahren 1959 bis 1962 zusätzlich . . . . . 865 Mio DM

zur Verfügung. Bei dieser Schätzung ist davon ausgegangen, daß die steuerlichen Bestimmungen erst am 1. Januar 1960 wirksam werden.

Vom Rechnungsjahr 1960 würde dadurch eine Verstärkung der Straßenbaumittel der Gemeinden und Gemeindeverbände um rd. 250 Millionen DM erreicht werden. Dazu kämen noch die Beträge aus der Übergangszeit.

Die Entlastung der Länderhaushalte soll durch Aufstufung von Landstraßen I. Ordnung zu Bundesstraßen nach dem Verfahren erfolgen (vgl. II. 2. letzter Absatz), das im Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903) vorgesehen ist.

Unabhängig hiervon will die Bundesregierung durch Erhöhung der bisher schon üblichen Zuschüsse zu den Kosten von Ortsdurchfahrten, insbesondere durch Erhöhung der Zuschußquote des Bundes von  $\frac{1}{3}$  bis zu  $\frac{1}{2}$ , durch Bezuschussung auch des Grunderwerbs, wenn er besonders kostspielig ist und in Großstädten durch Einbeziehung von Ringstraßen in die Ortsdurchfahrten, die Bemühungen der Gemeinden um eine Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse unterstützen. Der Aufwand hierfür ist vorerst mit 60 Millionen DM (vgl. unter I. 1.) angesetzt, wobei vorausgesetzt wird, daß die Länder die Baumaßnahmen in den Ortsdurchfahrten weiterhin mit  $\frac{1}{3}$  bezuschussen.

## II. Steuerliche Maßnahmen zur Deckung des Finanzbedarfs

Der Gesetzentwurf sucht den Grundsatz zu verwirklichen, daß der Kraftverkehr selbst die Mittel für den Straßenbau trägt. Dies erscheint um so mehr gerechtfertigt, als der vorgesehene Ausbau des Straßennetzes allein durch die starke Zunahme der Kraftwagen verursacht ist.

### 1. Mineralölsteuer

In § 4 des Gesetzes über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber bereits den Weg vorgezeichnet, das Aufkommen aus der Mineralölsteuer, soweit der Kraftverkehr sie aufbringt, für den Umfang des Bundesfernstraßenbaues bestimmend sein zu lassen. Der Gesetzentwurf sieht daher im Abschnitt I Artikel 1 vor, den auf den Kraftverkehr entfallenden Teil des Mineralölsteueraufkommens für Zwecke des Straßenwesens zu binden, soweit darüber nicht bereits durch das Verkehrsfinanzgesetz 1955 verfügt ist. Die Haushaltslage gestattet es jedoch nicht, auf das gesamte Aufkommen aus der Mineralölsteuer als allgemeines Deckungsmittel zu ver-

zichten. Außerdem läßt sich nicht einwandfrei ermitteln, welcher Anteil des Mineralölsteueraufkommens durch den Kraftverkehr aufgebracht wird. Er ließe sich nur nachträglich aus statistischen Unterlagen errechnen. Diese Schwierigkeiten sollen durch den Abzug eines Abgeltungsbetrages von 600 Mio DM beseitigt werden, mit dem den gegenwärtigen haushaltsmäßigen Belangen Rechnung getragen wird. Da der Mineralölverbrauch außerhalb des Kraftverkehrs ebenfalls ständig wächst, dürfte der in den 600 Mio DM enthaltene Beitrag des Kraftverkehrs zum allgemeinen Haushalt mit den Jahren immer geringer werden.

Diese Zweckbindung der bisher geltenden Mineralölsteuer reicht jedoch nicht aus, um ein Vierjahresprogramm über 8 Milliarden DM zu finanzieren. Dessen Verwirklichung setzt mangels anderer Deckungsmittel eine Erhöhung der Mineralölsteuer voraus. Hierbei läge es nahe, die unterschiedliche Belastung des Dieselmotors und des Vergasermotors mit Mineralölsteuer auszugleichen, die gegenwärtig 6,5 Pfennig je Liter beträgt. Um eine übermäßige Belastung der Kraftfahrzeuge, die mit Dieselmotoren ausgestattet sind, zu vermeiden, werden nach dem Gesetzentwurf von dem Unterschied lediglich 3 Pfennige je Liter abgebaut und daneben die Mineralölsteuer auf Dieselmotoren und Vergasermotoren um rd. 1 Pfennig je Liter erhöht. Da die nach Abschnitt III Artikel 4 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vorgesehenen Betriebsbeihilfen mit Ausnahme der für die öffentliche Wasserversorgung im Grundsatz fortgeführt werden, ist mit folgendem Aufkommen in den Rechnungsjahren 1959 bis 1962 zu rechnen: (Dabei ist das Inkrafttreten der steuerlichen Bestimmungen des Entwurfs zum 1. Januar 1960 unterstellt.)

|                                                                |              |
|----------------------------------------------------------------|--------------|
| Mineralölsteueraufkommen nach geltenden Steuersätzen . . . . . | 9 480 Mio DM |
| Aufkommen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer für             |              |

|                                                    |            |
|----------------------------------------------------|------------|
| a) Vergasermotoren um 1 Pfennig je Liter . . . . . | 240 Mio DM |
| b) Dieselmotoren um 4 Pfennig je Liter . . . . .   | 640 Mio DM |
| c) andere Mineralöle . . . . .                     | 40 Mio DM  |

|                                                                                                                                                                                                                                                             |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Im Falle einer Beseitigung der Sondersteuersätze für Hydrierbenzin mit der Maßgabe, daß inländische Betriebe Betriebsbeihilfen zum Ausgleich der Mehrbelastung erhalten, ergäbe sich aus der Besteuerung eingeführten Hydrierbenzins ein Aufkommen von etwa | 130 Mio DM           |
|                                                                                                                                                                                                                                                             | <u>10 530 Mio DM</u> |

Von diesem Gesamtaufkommen sind ein Sockelbetrag von  $4 \times 600 \text{ Mio DM} = 2 400 \text{ Mio DM}$  sowie die Betriebsbeihilfen und Leistungen nach dem Verkehrs-

|                                                                                              |                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| finanzgesetz 1955 und dem vorliegenden Gesetzentwurf von 1 130 Mio DM zusammen . . . . .     | 3 530 Mio DM        |
| abzuziehen. Für das Vierjahresprogramm stehen an Deckungsmitteln somit . . . . .             | 7 000 Mio DM        |
| zur Verfügung, die sich durch Kredite entsprechend Artikel 2 des Gesetzentwurfs um . . . . . | 1 000 Mio DM        |
| erhöhen lassen. Damit würden die für das Gesamtprogramm benötigten . . . . .                 | <u>8 000 Mio DM</u> |
| beschafft werden können.                                                                     |                     |

Eine Kreditfinanzierung von etwa 250 Millionen DM jährlich dürfte auf keine ernsten Schwierigkeiten stoßen und haushaltswirtschaftlich im Hinblick auf die steigenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer unbedenklich sein. Der Kreditbedarf mindert sich außerdem um die Reste, die sich bei großen Bauvorhaben stets ergeben und mit denen auch bei Abwicklung des Vierjahresprogramms gerechnet werden muß. Mit diesen Maßnahmen kann die Finanzierung des Vierjahresprogramms über . . . . . 8 000 Mio DM als gesichert angesehen werden.

## 2. Kraftfahrzeugsteuer

Die Mitwirkung der Länder, die Finanzkraft der Gemeinden für Straßenbauzwecke um durchschnittlich 250 Millionen DM jährlich zu stärken, kann nur dann in einem Rahmen von etwa 150 Millionen DM jährlich erwartet werden, wenn das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer über das bisherige Maß hinaus, um etwa 75 Millionen DM jährlich, verbessert wird. Die Handhabe hierzu bietet die immer noch vorhandene steuerliche Begünstigung der nach dem Gesamtgewicht zu versteuernden Lastkraftwagen gegenüber den nach dem Hubraum zu versteuernden Personenkraftwagen.

Um eine gerechtere Besteuerung zu erzielen, soll der Grundbetrag von 20 DM je 200 kg Gesamtgewicht auf 22 DM erhöht werden. Außerdem wird eine stärkere Belastung der schweren Lastkraftwagen dadurch erzielt, daß die Steuer für je 1000 kg Mehrgewicht über 2000 kg hinaus um je 1,50 DM bis zu 56,50 DM für Fahrzeuggewichte über 24 000 kg steigt. Durch die Verstärkung der Progression wird sich die Kraftfahrzeugsteuer besser als bisher der steigenden Abnutzung der Straßen durch die schweren Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Omnibusse und Anhänger anpassen.

Von der Steuererhöhung sollen die im Linienverkehr überwiegend verwendeten Omnibusse dadurch ausgenommen werden, daß für sie eine Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer um 25 v. H. vorgesehen wird. Diese Vergünstigung erscheint geboten, um Auswirkungen auf die Beförderungstarife des Linienverkehrs zu vermeiden. Die gleiche Ermässi-

gung soll den Sattelanhängern eingeräumt werden, da die bisherige Ermäßigung von 15 v. H. sich als nicht ausreichend erwiesen hat, um die Umstellung auf Sattelzüge in dem Maße zu fördern, wie es bereits mit dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 angestrebt wurde.

Außerdem sieht das Gesetz vor, daß die in den letzten Jahren entwickelten Gelenkornibusse ebenso wie Doppeldeckornibusse nicht von der Kraftfahrzeugsteuerprogression betroffen werden, wenn sie ausschließlich im Ortslinienverkehr verwendet werden.

Einer Zweckbindung des Mehraufkommens aus der erhöhten Kraftfahrzeugsteuer für das Straßenwesen in einem Bundesgesetz steht Artikel 109 des Grundgesetzes entgegen. Der Gesetzentwurf geht jedoch von der Erwartung aus, daß sich die Länder im Rahmen eines Verwaltungsabkommens bereit finden, das Mehraufkommen aus der Steuererhöhung an die Gemeinden und Gemeindeverbände über den bisherigen Rahmen ihrer Finanzhilfen hinaus weiterzuleiten. Den Ländern soll außerdem vorgeschlagen werden, aus dem Mehraufkommen an Kraftfahrzeugsteuer, das durch die ständige Zunahme der Zahl der Kraftwagen anfällt, vom Rechnungsjahr 1960 ab einen Betrag von 75 Millionen DM zusätzlich neben dem erwähnten Aufkommen aus der Steuererhöhung den Gemeinden und Gemeindeverbänden zuzuweisen. In diesem Falle wird der Bund bereit sein, die Länderhaushalte durch Aufstufung von Landstraßen I. Ordnung zu Bundesstraßen nach § 2 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903) um 400 Millionen DM zu entlasten.

## B. Besonderer Teil

Zu den einzelnen Bestimmungen wird bemerkt:

### ABSCHNITT I

#### Finanzierung des Ausbaus der Bundesfernstraßen

##### Zu Artikel 1

In Absatz 1 ist als Grundsatz die Zweckbindung des Teils des Mineralölsteueraufkommens festgelegt, der vom Kraftverkehr aufgebracht wird. Um den zweckgebundenen Anteil in einem vereinfachten Verfahren zu ermitteln, werden von dem Gesamtaufkommen an Mineralölsteuer nach Absatz 2 abgesetzt:

1. ein fester Abgeltungsbetrag von 600 Millionen DM,
2. die Betriebsbeihilfen zum Ausgleich der Mineralölsteuerbelastung von bestimmten Betrieben, die bereits in Abschnitt III Artikel 4 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 aufgeführt sind und in Artikel 7 des Gesetzentwurfs neu gefaßt werden,

3. Finanzierungsbeiträge und Finanzhilfen nach Abschnitt V und VI des Verkehrsfinanzgesetzes 1955. Die Leistungen an die Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten (Offa) sollen künftig in den Straßenbauplan übernommen werden (vgl. zu Artikel 3). Von den restlichen Beträgen von bis zu 150 Millionen DM jährlich werden 50 bis 55 Millionen DM aus dem Aufkommen der zweckgebundenen Beförderungsteuer bestritten. Diese Maßnahmen laufen mit dem Rechnungsjahr 1964 aus.

##### Zu Artikel 2

Soweit die zweckgebundenen Mittel nach Artikel 1 für die Durchführung eines Straßenbauplans nicht ausreichen, eröffnet diese Bestimmung dem Bundesminister der Finanzen die Möglichkeit, im Vorgriff auf das zweckgebundene Aufkommen künftiger Rechnungsjahre Kredite aufzunehmen. Da mit einem zunehmenden Verbrauch von steuerpflichtigem Mineralöl zu rechnen ist, ermöglicht diese Bestimmung, das höhere Aufkommen künftiger Rechnungsjahre vorzuziehen, so daß eine kontinuierliche Ausgabenentwicklung im Straßenwesen sichergestellt werden kann. Die Vollmacht zur Kreditaufnahme muß sich nach Artikel 115 GG auf einen bestimmten Betrag beziehen.

##### Zu Artikel 3

Die Verwendung der Straßenbaumittel soll künftig durch einen besonderen Straßenbauplan geregelt werden, der als Anlage zum Bundeshaushalt aufgestellt und mit diesem verabschiedet wird. Er wird nicht nur die eigentlichen Straßenbaumittel, sondern auch die Mittel für den Erwerb von Grundstücken für Straßenbauzwecke und für Straßenbauforschung sowie Zuwendungen an fremde Baulastträger und sonstige durch den Straßenbau Betroffene umfassen.

Aus dem Grundgedanken, daß der Kraftverkehr selbst die Kosten für den Ausbau der Bundesfernstraßen trägt, folgt, daß den zweckgebundenen Mitteln auch die Kosten, Zinsen und Tilgungsbeträge für Anleihen und sonstige Schuldverbindlichkeiten entnommen werden, die in der Vergangenheit für Zwecke des Straßenbaus verwendet worden sind oder künftig für diese Zwecke aufgenommen werden. Im Straßenbauplan sind weiter Leistungen an andere Stellen auszubringen, die zu Lasten des Bundes Straßenbauaufgaben übernommen haben. Hier ist u. a. an Leistungen an Finanzierungsgesellschaften gedacht. Das gleiche gilt für Zahlungen des Bundes auf Grund von Sicherheitsleistungen und Gewährleistungen, die für Zwecke des Straßenbauwesens übernommen worden sind. Hierunter fallen insbesondere die Bürgschaften, die auf Grund des Abschnitts IV Artikel 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 übernommen wurden. Außerdem sind in dem Straßenbauplan alle sonstigen Angaben über die Verwendung von Straßenbaumitteln aufzunehmen, wie z. B. Verwendungsbeschränkungen und Bindungsermächtigungen. Insofern gelten die Bestimmungen der Reichshaushaltsordnung sinngemäß.

Um eine längerfristige Planung des Ausbaus der Bundesfernstraßen sicherzustellen, kann der Straßenbauplan für mehrere Rechnungsjahre aufgestellt werden. Der erste Straßenbauplan nach dem Gesetzentwurf soll die Straßenbauausgaben für die Rechnungsjahre 1959—1962 umfassen, soweit sie nicht bereits durch den Straßenbauplan zum Bundeshaushalt 1959 abgewickelt sind. Der Bundesminister für Verkehr erhält die Ermächtigung, mit Zustimmung des Bundesministers der Finanzen auch Zahlungen für eingeplante Straßenbaumaßnahmen künftiger Rechnungsjahre zu leisten. Die besondere Bedeutung dieser Bestimmung liegt darin, daß die zuständigen Straßenbauverwaltungen dadurch in den Stand gesetzt werden, mit der technischen Vorbereitung von Bauvorhaben künftiger Rechnungsjahre so rechtzeitig zu beginnen, daß die Baudurchführung in dem Rechnungsjahr, in dem sie eingeplant ist, auch tatsächlich erfolgen kann. Für die Aufstellung und Festsetzung des Straßenbauplans gelten die gleichen Vorschriften wie für den Bundeshaushaltsplan.

## ABSCHNITT II

### **Änderung mineralölsteuerrechtlicher Vorschriften**

#### **Zu Artikel 4**

Die Steuererhöhungen für Benzin und Gasöl, die in den neuen Steuersätzen unter Nummer 1 bis 3, 5 und 6 enthalten sind, betragen beim Benzin rd. 1 Pfennig, beim Gasöl rd. 4 Pfennig je Liter. Wie schon im Verkehrsfinanzgesetz 1955 müssen wegen des Wettbewerbs die Steuern für Benzol und für Flüssiggas entsprechend erhöht werden (Nummer 7 bis 9). Es ist aber auch nötig, den Steuersatz für mittelschweres Öl dem für Gasöl anzugleichen. Mittelschweres Öl — Steuersatz bisher 14 DM/100 kg — ist seit 1955 in stark steigendem Maße als Mischkomponente für Dieseldieselkraftstoff verwendet worden. Eine weitere einseitige Steuererhöhung für Dieseldieselkraftstoff (Gasöl) würde den Anreiz dazu noch verstärken und so zu einer ungerechtfertigten Schmälerung des Steueraufkommens führen. Um das zu vermeiden, ist die Angleichung der Steuersätze geboten. Mit den neuen Steuersätzen wird die Gesamtsteuerbelastung je Liter für Benzin, Benzol und Dieseldieselkraftstoff (Gasöl) stärker einander angeglichen.

#### **Zu Artikel 5**

Durch diese Bestimmung werden ungerechtfertigte Gewinne verhindert in den Fällen, in denen die Steuerschuld schon vor der Steuererhöhung bedingt entstanden war. Ohne sie würde sich die Höhe der schon bestehenden Steuerschuld nicht ändern; der Steuerschuldner würde aber die nach der Steuererhöhung zu erwartenden höheren Preise erzielen.

#### **Zu Artikel 6**

Mit der Nachversteuerung soll ausgeschlossen werden, daß jemand unmittelbar vor dem Inkrafttreten des Gesetzes unter Ausnutzung allen verfügbaren Tankraums möglichst große Mengen auf Vorrat versteuert, um so noch in den Genuß der niedrigeren Steuersätze zu kommen. Dadurch würde das Fließen der erhöhten Steuer hinausgeschoben werden. Außerdem wären auch hier ungerechtfertigte Gewinne möglich, weil sich die Preise sofort beim Inkrafttreten der höheren Steuern erhöhen werden. Die Steuererhöhung würde so nicht dem Straßenbau, sondern den beteiligten Wirtschaftskreisen zugute kommen; das aber ist nicht der Sinn des Gesetzentwurfs. Zudem würden in erster Linie große und kapitalkräftige Unternehmen begünstigt. Kleinere Unternehmen werden kaum über den erforderlichen Tankraum und auch nicht über die Mittel verfügen, um die Steuer für größere Vorratsmengen zu entrichten.

#### **Zu Artikel 7**

Die Beihilfebestimmungen des Abschnitts III Artikel 4 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 sollen auch nach Inkrafttreten des Gesetzentwurfs weitergelten. Lediglich die bisherige Beihilfe für Betriebe der öffentlichen Wasserversorgung für das Gasöl, das für Maschinen zur Wasserförderung verwendet wird, soll in Fortfall kommen, da der Verwaltungsaufwand in keinem Verhältnis zu den Vorteilen für diese Betriebe steht. Im Rechnungsjahr 1957 wurden lediglich 13 170 DM ausbezahlt.

Da in der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte keine einheitliche Auffassung darüber besteht, was als Arbeitsmaschinen im Sinne der Ziffern 1 und 2 anzusehen ist und ob auch Fahrzeuge unter diesen Begriff fallen, soll künftig klargestellt werden, daß Diesellokomotiven begünstigt sind, aber Kraftfahrzeuge, die der Beförderung von Gütern und Personen dienen, nicht unter die Begünstigung fallen.

In Ziffer 3 des Artikels 7 werden die Beihilfesätze so erhöht, daß im Ergebnis eine Änderung des Kraftstoffpreises für die begünstigten Betriebe nicht eintritt.

Die bisherigen Beihilfen an die Binnen-, Küsten- und Hochseefischerei sowie an die Binnen-, Küsten- und Hochseeschifffahrt werden aus Gründen der rechtlichen Gleichstellung an Stelle der bisherigen Ziffer 5 in die allgemeine Regelung einbezogen. Eine materielle Änderung ist für die begünstigten Erwerbszweige damit nicht verbunden.

## ABSCHNITT III

### **Änderung des Kraftfahrzeugsteuerrechts**

#### **Zu Artikel 8**

Die in Artikel 8 enthaltene Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sieht eine Anhebung der Steuersätze für die nach dem Gesamtgewicht besteuerten Fahrzeuge vor. Die Steuererhöhung, die

ein jährliches Mehraufkommen von etwa 75 Millionen DM erbringen wird, soll es den Ländern ermöglichen, den Ausbau der Landstraßen II. Ordnung und der Gemeindestraßen durch Zuweisung von Mitteln an die jeweiligen Baulastträger zu fördern. Sie bezweckt außerdem, die steuerliche Belastung der nach dem Gesamtgewicht besteuerten Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Kraftomnibusse, Anhänger usw. soweit wie möglich an die der nach dem Hubraum besteuerten Personenkraftwagen anzugleichen.

Wegen der beabsichtigten Ausnahmen von der Steuererhöhung darf auf Ziffer 2 Satz 6 f. des Allgemeinen Teils der Begründung verwiesen werden. Die Vergünstigungen, die im Verkehrsfinanzgesetz 1955 für Schwertransportfahrzeuge vorgesehen sind, sollen erhalten bleiben.

#### **Zu Artikel 9**

Artikel 9 enthält die erforderliche Übergangsregelung, die sachlich der Regelung in Abschnitt I Artikel 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 entspricht.

### **ABSCHNITT IV**

#### **Geltung im Land Berlin**

#### **Zu Artikel 10**

Das Straßenbaufinanzierungsgesetz soll unverändert auch für Berlin gelten.

### **ABSCHNITT V**

#### **Übergangsregelung**

#### **Zu Artikel 11**

Da mit einer Verabschiedung des Gesetzentwurfs erst in der zweiten Hälfte des Rechnungsjahres 1959 gerechnet werden kann, wird es nicht möglich sein, von Artikel 3 Absatz 3 Gebrauch zu machen und noch vor Ablauf des Rechnungsjahres einen mehrjährigen Straßenbauplan mit Gesetzeskraft auszustatten. Für das Rechnungsjahr 1959 wird es bei dem vorläufigen Straßenbauplan zum Bundeshaushalt 1959 verbleiben müssen, der mit dem Haushaltsgesetz 1959 als Anlage zum Bundeshaushaltsplan verabschiedet werden wird. Dieser Straßenbauplan enthält Baumaßnahmen über 490 850 000 DM, für die im Bundeshaushaltsplan 1959 keine Deckung beschafft werden konnte. Nach Artikel 11 des Entwurfs wird für diese Aufwendungen als Deckungsmittel das Mehraufkommen aus der erhöhten Mineralölsteuer zur Verfügung stehen, die am 1. Januar 1960 wirksam werden soll. Außerdem kann der Bundesminister der Finanzen von der Möglichkeit des Artikels 2 des Entwurfs Gebrauch machen und im Vorgriff auf das zweckgebundene Mineralölsteueraufkommen künftiger Rechnungsjahre Kredite aufnehmen, um weitere Mittel für die bisher nicht gedeckten Maßnahmen, die im Straßenbauplan mit einem eingeklammerten Betrag aufgeführt sind, zu beschaffen.

Um den Bundesminister für Verkehr instand zu setzen, die Baumaßnahmen durchzuführen, soll der Bundesminister der Finanzen ermächtigt werden, Ausgaben, die im Straßenbauplan vorbehaltlich einer Deckung durch ein Straßenbaufinanzierungsgesetz bewilligt sind, zuzustimmen, soweit Einnahmen nach Artikel 1 und 2 dieses Gesetzes zur Verfügung stehen. Auf diese Weise wird erreicht, daß der Straßenbau bereits im Rechnungsjahr 1959 wesentlich verstärkt werden kann.

Die Aufstellung eines längerfristigen Straßenbauplans, der das Bauprogramm für die Rechnungsjahre 1959 bis 1962 umfaßt, wird dadurch nicht berührt.

#### **Zu Artikel 12**

Die Bewilligungen früherer Rechnungsjahre sind noch aus allgemeinen Deckungsmitteln abzuwickeln, soweit es sich um auslaufende Vorhaben handelt. Dagegen sind Vorhaben, für die in den Rechnungsjahren 1959 und folgende Fortsetzungsraten vorgesehen sind, ganz aus Mitteln der Straßenbaupläne auszuführen. Diese Regelung ist auch aus Gründen einer klaren und einfachen Rechnungslegung unvermeidlich. Entsprechend sind Mittel, die vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Durchführung von Straßenbaumaßnahmen in Erwartung des Erlasses eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes überplanmäßig oder außerplanmäßig bewilligt sind, aus den zweckgebundenen Mitteln der Artikel 1 und 2 des Entwurfs zu decken.

### **ABSCHNITT VI**

#### **Schlußvorschriften**

#### **Zu Artikel 13**

Die in Abschnitt VII des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vorgesehene teilweise Zweckbindung des Aufkommens aus der Mineralölsteuer ist durch die neue Vorschrift des Artikels 1 des Gesetzentwurfs überholt. Die weiter darin angeordnete teilweise Zweckbindung der Beförderungsteuer muß dagegen bestehen bleiben.

#### **Zu Artikel 14**

Die Vorschriften über die Zweckbindung der Mineralölsteuer und die Straßenbaupläne sowie über die Abwicklung von Ausgaberesten können in vollem Umfange erst mit Beginn des Rechnungsjahres 1960 wirksam werden, da sich sonst unabsehbare Auswirkungen auf den Bundeshaushalt für das Rechnungsjahr 1959 ergeben würden. Die Steuererhöhungen sollen dagegen bereits am 1. Januar 1960 in Kraft treten, da anderenfalls ein verstärkter Straßenbau im Rechnungsjahr 1959 nicht möglich wäre. Alle übrigen Bestimmungen des Entwurfs sollen aus gleichem Grunde am Tage nach der Verkündung in Kraft treten. Die Übergangsvorschrift des § 20 des Haushaltsgesetzes 1959 ist mit Inkrafttreten eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes überholt.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

## I.

## Zu Abschnitt II

## 1. Artikel 4 ist wie folgt zu fassen:

## „Artikel 4

## Änderung von Steuersätzen

In § 2 Abs. 2 des Mineralölsteuergesetzes in der Fassung vom 5. Dezember 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1833) in der Fassung von Artikel 1 Dritter Abschnitt Nr. 2 der Verordnung zur Anpassung von Verbrauchsteuergesetzen und von Durchführungsverordnungen zu Verbrauchsteuergesetzen an den Zollltarif 1958 vom 2. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 5) werden ersetzt:

1. unter Nr. 1 Buchstabe a (ausgenommen Benzin-Benzol-Gemische der Tarifnummer 2710 A 1 und der Tarifnummer 2707 B — 1) die Zahl „29,75“ durch . . . . . „31,—“
2. unter Nr. 1 Buchstabe a Benzin-Benzol-Gemische die Zahl „29,75“ durch . . . . . „30,90“
3. unter Nr. 2 Buchstabe b, Doppelbuchstaben aa, bb und dd jeweils die Zahl „17,60“ durch . . . . . „18,85“
4. unter Nr. 1 Buchstabe b, Doppelbuchstabe cc die Zahl „21,75“ durch „23,—“
5. unter Nr. 1 Buchstabe c die Zahl „14,—“ durch . . . . . „22,75“
6. unter Nr. 1 Buchstabe d die Zahl „18,05“ durch . . . . . „22,75“
7. unter Nr. 1 Buchstabe e, Doppelbuchstaben aa und bb jeweils die Zahl „11,75“ durch . . . . . „16,45“
8. unter Nr. 2 die Zahl „24,75“ durch „25,80“
9. unter Nr. 4 Buchstabe a die Zahl „12,75“ durch . . . . . „14,—“
10. unter Nr. 4 Buchstabe b die Zahl „17,—“ durch . . . . . „18,25“.

## 2. Artikel 6 Abs. 1 und 2 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Die von der Steuererhöhung nach Artikel 4 betroffenen Mineralöle, für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes eine unbedingte Steuerschuld besteht oder Mineralölsteuer bereits entrichtet worden ist, unterliegen einer Nachsteuer.

(2) Die Nachsteuer beträgt für 100 kg für die in Artikel 4 aufgeführten Erzeugnisse

1. für die unter 1., 3. und 4. aufgeführten Erzeugnisse . 1,25 DM

2. für die unter 2., 9. und 10. aufgeführten Erzeugnisse . 1,15 DM
3. für die unter 5. aufgeführten Erzeugnisse . . . . . 8,75 DM
4. für die unter 6. und 7. aufgeführten Erzeugnisse . . 4,70 DM
5. für die unter 8. aufgeführten Erzeugnisse . . . . . 1,05 DM.“

Die Fassung der Absätze 3, 4, 5, 6 des Artikels 6 bleibt wie vorgeschlagen bestehen.

## Begründung zu 1. und 2.

Der vorliegende Entwurf eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes sieht eine Erhöhung der Mineralölsteuer für Benzin, Benzin-Benzol-Gemische und Benzolerzeugnisse um je 1,25 DM pro 100 kg vor. In Anbetracht der unterschiedlichen spez. Gewichte (Benzin = 0,730, Gemisch = 0,800, Benzol-Erzeugnisse = 0,880) wirkt sich eine Erhöhung um 1,25 DM pro 100 kg im Liter für die einzelnen Erzeugnisse wie folgt aus:

|         |                          |
|---------|--------------------------|
| Benzin  | = 0,91 DM pro 100 Liter, |
| Gemisch | = 1,— DM pro 100 Liter,  |
| Benzol  | = 1,10 DM pro 100 Liter. |

Die Begründung zum vorliegenden Entwurf des Straßenbaufinanzierungsgesetzes (S. 10 Abschnitt II zu Artikel 4 bezieht sich u. a. auf das Verkehrsfinanzgesetz 1955. Es wird dabei ausgeführt, daß wegen des Wettbewerbs die Steuer für Benzol entsprechend der für Benzin erhöht werden muß. Eine entsprechende Erhöhung der Steuer für Benzol muß wie im Verkehrsfinanzgesetz 1955 unter Anwendung des spez. Gewichts für Benzol erfolgen, so daß im Liter beide Steuererhöhungen gleich hoch sind. Da nach der Begründung die Benzinsteuer um rd. 1 Pfennig je Liter erhöht werden soll, bedeutet diese Erhöhung bei einem spez. Gewicht von 0,730 1,25 DM pro 100 kg.

Eine entsprechende Steuererhöhung für Benzol um rd. 1 Pfennig je Liter entspricht einer solchen von 1,05 DM pro 100 kg bei Zugrundelegung eines spez. Gewichts von 0,880. Dieser Satz ist in der vorgeschlagenen Änderung enthalten.

Eine Steuererhöhung von rd. 1 Pfennig je Liter Gemisch entspricht bei einem spez. Gewicht von 0,800 einer solchen von 1,15 DM pro 100 kg wie im Gesetzentwurf vorgesehen.

Die vorgeschlagenen Änderungen bringen den Gesetzentwurf mit der Begründung zu diesem Entwurf in Einklang. Sie führen außerdem dazu, daß der seit Jahren unverändert geltende Grundsatz „Besteuerung von Vergaserkraftstoffen im Liter gleich“ aufrechterhalten bleibt.

Dieser Grundsatz wurde u. a. in der Begründung zum Verkehrsfinanzgesetz 1955 (BR-Drucks. Nr. 126/54, BT-Drucksache 573) zu Abschnitt III Artikel 1 wie folgt zum Ausdruck gebracht:

„Die Erhöhung der Steuer auf Benzin erfordert wegen des Konkurrenzverhältnisses entsprechende Steuererhöhungen beim Benzol ...“

Ein Verlassen dieses Grundsatzes würde zu einer Schlechterstellung der Kraftstoffe mit höherem spez. Gewicht, insbesondere des Benzols, führen.

Die beantragten Steueränderungen bringen praktisch keine Minderung des Steueraufkommens.

### 3. In Artikel 7 ist folgende neue Nr. 1a einzufügen:

„1a. In Absatz 1 wird hinter Nummer 3 folgende neue Nummer 3a eingefügt:

„3a. Öffentlichen Verkehrsbetrieben für das Gasöl, das zum Betrieb von Kraftomnibussen, soweit sie im Orts- oder Nachbarortslinienverkehr eingesetzt sind, verwendet wird.““

### 4. In Artikel 7 ist Nr. 4 durch folgende neue Nr. 3 zu ergänzen:

„3. im Falle der Ziffer 3a . . . . 4,70 DM“.

#### Begründung zu 3. und 4.

Die Gewährung der Betriebsbeihilfe ist erforderlich, weil sich seit Erlass des Verkehrsfinanzgesetzes die Betriebskosten der öffentlichen Kraftomnibusunternehmen in Folge Steuer-, Lohn- und Materialpreiserhöhungen um rund 30 v. H. vergrößert haben. Demgegenüber stand im Durchschnitt nur eine Anhebung der Tarife um 17 v. H. Die Bedeutung dieser Unternehmen im Rahmen des Berufs- und Schülerverkehrs verbietet jede weitere Belastung, die zu einer Erhöhung der Tarife führen könnte. Tariferhöhungen sind zudem nicht nur preispolitisch unerwünscht, sondern auch verkehrspolitisch den Tendenzen des Gesetzes zuwiderlaufend, weil sonst der Zug zum Individualverkehr verstärkt und eine um so größere Straßenbelastung eintreten würde. Es kommt hinzu, daß die Betriebsleistungen der in Rede stehenden Omnibusbetriebe überwiegend auf Kommunalstraßen erbracht werden, die nur zu einem geringen Teil aus dem Mineralölsteueraufkommen finanziert werden.

### Zu Abschnitt III

5. In Artikel 8 Abs. 1 Nr. 4 sind nach dem Wort „Ortslinienverkehr“ die Worte „oder Nachbarortslinienverkehr“ einzufügen.

#### Begründung

Der begünstigte Steuersatz von 22,50 DM je 200 kg Gesamtgewicht für Doppeldeckomnibusse und Lenkomnibusse wurde aus der Progression herausgenommen, da die sozialen Tarife des innerstädtischen Linienverkehrs das erforderlich machten. In einer großen Anzahl von Fällen, die hauptsächlich auf das Land Nordrhein-Westfalen zutreffen, wurde jedoch die Grenze der politischen Gemeinden im Linienverkehr überschritten. Das gilt z. B. im besonderen Maße innerhalb des Ruhrgebietes.

Um eine Benachteiligung desjenigen Linienverkehrs, der bei ebenfalls sozialen Tarifen die Grenzen der politischen Gemeinde überschreitet, zu vermeiden, sollte die steuerliche Vergünstigung auch auf den Verkehr ausgedehnt werden, der Nachbarorte anläuft.

#### II.

1. Der Bundesrat stimmt mit der Bundesregierung darin überein, daß für den Ausbau des Straßennetzes zusätzliche Mittel erschlossen werden müssen. Er begrüßt deshalb die von der Bundesregierung vorgeschlagenen gesetzlichen Maßnahmen.

Der Bundesrat bedauert jedoch, daß nach der Begründung des Gesetzentwurfs die Länder an den zusätzlichen Mitteln im wesentlichen nicht teilhaben sollen. Bund, Länder und Gemeinden sehen sich heute auf dem Gebiete des Straßenbaues den gleichen finanziellen Anforderungen gegenüber. Auch den Ländern wird es ohne angemessene Beteiligung an den erwarteten Mehreinnahmen nicht möglich sein, die erforderlichen Straßenbaumaßnahmen durchzuführen. Entgegen der Auffassung der Bundesregierung hat sich die Haushaltslage der Länder durch den Einbau des Notopfers Berlin in die Körperschaftsteuer vom Rechnungsjahr 1958 an nicht so verbessert, daß sie die Mehreinnahmen in nennenswertem Umfang auf den Straßenbau konzentrieren könnten, ohne gleichzeitig andere sehr wichtige Landesaufgaben — insbesondere auf kulturellem Gebiete — zu vernachlässigen.

2. Wie sich aus der Begründung des Gesetzentwurfs ergibt, beabsichtigt die Bundesregierung mit den Ländern Abkommen abzuschließen, um die Masse des Mehraufkommens der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten des kommunalen Straßenbaues zu binden. Der Bundesrat, der zwar nicht Vertragspartner der Abkommen sein kann, stellt hierzu fest, daß gegen solche Abkommen in doppelter Hinsicht schwerwiegende verfassungspolitische Bedenken bestehen. Eine gegenüber dem Bund begründete Verpflichtung der Länder, das

Kraftfahrzeugsteueraufkommen in bestimmtem Umfang an Dritte weiterzuleiten, würde die Ertragshoheit der Länder (Artikel 106 Abs. 2 Nr. 3 GG) schmälern und die ihnen grundgesetzlich gewährte Selbständigkeit ihrer Haushaltswirtschaft (Artikel 109 GG) beeinträchtigen. Sie wäre zudem ein Eingriff des Bundes in die Gestaltung des kommunalen Finanzausgleichs, der durch das Grundgesetz dahin geregelt ist, daß der Landesgesetzgebung allein die Entscheidung zusteht, ob und inwieweit das Aufkommen von Landessteuern, abgesehen von der Einkommensteuer und der Körperschaftsteuer, den Gemeinden zufließt (Artikel 106 Abs. 6 letzter Satz GG). Mit dieser Regelung steht insbesondere die Begründung des Gesetzentwurfs A. Allgemeiner Teil, letzter Absatz (Seite 9), im Widerspruch. Maßnahmen, die die Bundesregierung für den kommunalen Straßenbau für erforderlich hält, können weder an die „Erwartung“ noch an die „Voraussetzung“ geknüpft werden, daß die Länder Teile des Kraftfahrzeugsteueraufkommens in bestimmter Weise verwenden.

Der Plan der Bundesregierung läßt außerdem unberücksichtigt, daß die Beteiligung der Länder am kommunalen Straßenbau in den einzelnen Ländern unterschiedlich geregelt ist. Eine schematische Aufstockung der bisherigen Länderleistungen ohne Berücksichtigung bestehender Unterschiede würde dem Grundsatz einer rationalen Verteilung der knappen Ausgleichsmittel widersprechen.

Die Entscheidung über eine notwendige Erhöhung der Straßenbaumittel für die Gemeinden und Kreise muß den im Grundgesetz vorgesehenen Instanzen überlassen bleiben.

3. So sehr eine Entlastung der Länderhaushalte zu begrüßen ist, hält der Bundesrat es doch nicht für zweckmäßig, diese durch eine Übertragung von Länderzuständigkeiten auf den Bund erreichen zu wollen. Vielmehr ist der Bundesrat unverändert der Auffassung, daß allen am bundesstaatlichen Finanzausgleich Beteiligten die Mittel für die Erfüllung ihrer verfassungsmäßigen Aufgaben zugewiesen werden müssen.

### III.

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, wie die wettbewerbsmäßigen Schwierigkeiten, die sich

aus der Erhöhung der Kosten für die Seehäfen und peripheren Gebiete ergeben, ausgeglichen werden können.

### IV.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, möglichst bald einen Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vorzulegen, der beinhalten soll

1. Änderung des § 5 des Bundesfernstraßengesetzes mit dem Ziel, den Begriff „Ortsdurchfahrt“ für Gemeinden mit mehr als 75 000 Einwohnern entsprechend den Verkehrsverhältnissen in solchen Gemeinden auszuweiten;
2. Änderung des § 12 des Bundesfernstraßengesetzes mit dem Ziel, beim Ausbau von Kreuzungen mehrerer Straßen die Baulastträger untergeordneter Straßen zu entlasten;
3. Änderung des § 7 Abs. 2 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs mit dem Ziel, die Zuschüsse oder Darlehen des Bundes zu Straßenbaumaßnahmen anderer Baulastträger zu erhöhen und auf den Grunderwerb auszudehnen.

### V.

Die Bundesregierung möge im weiteren Gesetzgebungsgang eine steuerlich angemessene Behandlung der Hartfaserindustrie prüfen.

#### Begründung

Die Hartfaserindustrie, die Erntebindegarn, Tauwerk und ähnliche Erzeugnisse aus Sisal und Manihaf hergestellt und für diese Zwecke als Gasöl versteuertes Spindelöl zum Weichmachen der Faser einsetzt, ist auf Grund ihrer weitgehend ungünstigen wirtschaftlichen Ertragslage nicht imstande, die Anhebung der Mineralölsteuer für Spindelöl von derzeit 18,05 DM auf 22,75 DM/100 kg ohne weitere Verschlechterung der Wettbewerbsbedingungen zu tragen.

## Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen und Entschliefungen des Bundesrates

### a) Zu I. 1. und 2.

Der Regierungsentwurf hatte eine gleichmäßige Erhöhung der Mineralölsteuer für Vergaserkraftstoffe um 1,25 DM/100 kg des für die Besteuerung maßgeblichen Eigengewichts vorgesehen. Wegen des unterschiedlichen spezifischen Gewichts der Vergaserkraftstoffe Benzin und Benzol würde das zwar dazu führen, daß die Mehrbelastung je Liter kleine Unterschiede aufweist. Diesen in der Auswirkung für die Benzolhersteller unbedeutenden Unterschieden stände aber der Vorteil von auf volle DM lautenden und deshalb die Verwaltung vereinfachenden Mineralölsteuersätzen für die wichtigsten Vergaserkraftstoffe Benzin (31 DM/100 kg) und Benzol (26 DM/100 kg) gegenüber. Die Bundesregierung ist bereit, diesen Vorteil zugunsten einer gleichen Steuererhöhung je Liter aufzugeben. Ihr liegt jedoch daran, jede Verringerung der Steuermehrerträge zu vermeiden, da es sich bei der vorgesehenen Steueranhebung um Mindestvorschläge handelt, die ohnehin nicht zu einer vollen Deckung des Straßenbauplans ausreichen. Die Bundesregierung schlägt deshalb vor, die vorgesehene Steuererhöhung für Benzol zu belassen und ihr die Steuererhöhung für Benzin durch Anhebung des Erhöhungssatzes von 1,25 DM/100 kg auf 1,50 DM/100 kg anzupassen. Für Benzin und Benzol ergibt sich dann die gleiche Erhöhung um 1,1 Pfennig je Liter.

Die Bundesregierung muß jedoch dem weiteren Vorschlag des Bundesrates, einen neuen Steuersatz für Benzin-Benzol-Gemische einzuführen (Artikel 4 Nr. 2 und Artikel 6 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzentwurfs in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Fassung) widersprechen. Das Mineralölsteuergesetz enthält keine besonderen Steuersätze für Benzin-Benzol-Gemische. Sie erübrigen sich auch, da nach geltendem Verfahrensrecht (Mineralölsteuereinführungsverordnung) Benzin und Benzol unversteuert in Steuerlagern unter Anwendung der für die Mischkomponenten geltenden Steuersätze gemischt werden dürfen.

Die Bundesregierung schlägt hiernach folgende Fassung von Abschnitt II Artikel 4 und Artikel 6 Abs. 1 und 2 vor:

#### „Artikel 4

#### Änderung von Steuersätzen

In § 2 Abs. 1 des Mineralölsteuergesetzes in der Fassung vom 5. Dezember 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1833) in der Fassung von Artikel 1 Dritter Ab-

schnitt Nr. 2 der Verordnung zur Anpassung von Verbrauchsteuergesetzen und von Durchführungsverordnungen zu Verbrauchsteuergesetzen an den Zolltarif 1958 vom 2. Januar 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 3) werden ersetzt:

1. unter Nummer 1 Buchstabe a die Zahl „29,75“ durch . . . . . „31,25“
2. unter Nummer 1 Buchstabe b Doppelbuchstaben aa, bb und dd jeweils die Zahl „17,60“ durch . . . . . „19,10“
3. unter Nummer 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc die Zahl „21,75“ durch . . . . . „23,25“
4. unter Nummer 1 Buchstabe c die Zahl „14,—“ durch . . . . . „22,75“
5. unter Nummer 1 Buchstabe d die Zahl „18,05“ durch . . . . . „22,75“
6. unter Nummer 1 Buchstabe e Doppelbuchstaben aa und bb jeweils die Zahl „11,75“ durch . . . . . „16,45“
7. unter Nummer 2 die Zahl „24,75“ durch „26,—“
8. unter Nummer 4 Buchstabe a die Zahl „12,75“ durch . . . . . „14,25“
9. unter Nummer 4 Buchstabe b die Zahl „17,—“ durch . . . . . „18,50“

#### Artikel 6

#### Nachversteuerung

(1) Die von der Steuererhöhung nach Artikel 4 betroffenen Mineralöle, für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes eine unbedingte Steuerschuld besteht oder Mineralölsteuer bereits entrichtet worden ist, unterliegen einer Nachsteuer.

- (2) Die Nachsteuer beträgt für 100 kg
  1. Leichtöle und Flüssiggase . . . 1,50 DM
  2. mittelschwere Öle . . . . . 8,75 DM
  3. Gasöle . . . . . 4,70 DM
  4. der unter § 2 Abs. 1 Nr. 2 des Mineralölsteuergesetzes fallenden Erzeugnisse . . . . . 1,25 DM.“

### b) Zu I. 3. und 4.

Die Bundesregierung sieht sich außerstande, dem Vorschlag des Bundesrates, durch Betriebsbeihilfen die öffentlichen Verkehrsbetriebe von der Erhöhung der Mineralölsteuer auszunehmen, zu entsprechen. In Artikel 8 des Gesetzentwurfs ist bereits vorgesehen, die Kraftfahrzeugsteuer für Kraftomnibusse,

die überwiegend im Linienverkehr verwendet werden, um 25 v. H. zu ermäßigen. Diese Vergünstigung wird zur Folge haben, daß die Kraftfahrzeugsteuer dieser Fahrzeuge — trotz der in diesem Gesetz vorgesehenen Steuererhöhung — in Zukunft im allgemeinen niedriger sein wird als bisher. Die steuerlichen Auswirkungen dieses Gesetzes halten sich insgesamt in solchen Grenzen, daß Tarifierhöhungen aus diesem Anlaß nicht zu erwarten sind.

Dabei ist zu bedenken, daß nach der Zielsetzung dieses Gesetzes den Gemeinden wesentlich mehr Mittel für den Straßenbau zugeführt werden sollen. Diese Förderung des gemeindlichen Straßenbaues wird den öffentlichen Verkehrsbetrieben zugute kommen, da die zu erwartende Verflüssigung des Verkehrs zu einer Senkung der Betriebskosten führt. Eine Kürzung der Mehrerträge aus der Mineralölsteuer müßte sich zwangsläufig auch auf die den Gemeinden zugedachten Zuschüsse für den Straßenbau auswirken.

Schließlich darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß die Einführung einer neuen Betriebsbeihilfe wegen der notwendigen Abrechnungs- und Überwachungstätigkeit zu einer umfangreichen Ausdehnung der Verwaltungsarbeit führen würde, die in keinem vertretbaren Verhältnis zu den Vorteilen der begünstigten Unternehmen steht. Es erscheint außerdem nicht gerechtfertigt, öffentliche Verkehrsbetriebe anders zu behandeln als private Unternehmen, die im öffentlichen Linienverkehr tätig sind.

#### c) Zu I. 5.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß der Einsatz von Doppeldeckomnibussen und Gelenkomnibussen im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs förderungswürdig ist. Sie stimmt deshalb einer über den Regierungsentwurf hinausgehenden kraftfahrzeugsteuerlichen Begünstigung dieser Fahrzeuge grundsätzlich zu, hält jedoch die Einführung des Begriffs „Nachbarortslinienverkehr“ nicht für zweckmäßig, weil sich daraus in der Praxis erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten ergeben können. Die Bundesregierung schlägt deshalb vor, bei der in Artikel 8 des Gesetzesentwurfs vorgesehenen Neufassung des § 11 Abs. 1 Nr. 4 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes das Wort „Ortslinienverkehr“ durch das Wort „Linienverkehr“ zu ersetzen und zugleich die ersatzlose Streichung des § 11 Abs. 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorzusehen. Diese der Vereinfachung dienende Regelung geht zwar über den Beschluß des Bundesrates hinaus. Wesentlich höhere Steuerausfälle sind jedoch nicht zu erwarten, weil Doppeldeckomnibusse und Gelenkomnibusse nur in begrenzter Zahl im Fernlinienverkehr verwendet werden.

#### d) Zu II.

Die Bundesregierung sieht die Verbesserung und den Ausbau des Straßennetzes als eine vorrangige

gemeinsame Aufgabe des Bundes, der Länder und der Gemeinden an. Sie hat deshalb geglaubt, in der Begründung des Gesetzesentwurfs Vorschläge für die Herstellung des erwünschten Einvernehmens mit den Ländern unter ausdrücklicher Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Zuständigkeiten machen zu sollen.

Die Größe des Bedarfs und die Begrenztheit der Mittel zwingen dazu, gewisse Schwerpunkte zu bilden. Das gilt insbesondere von den Ortsdurchfahrten. Deshalb sollen den Gemeinden zusätzliche Mittel für diese Aufgabe zugeführt werden. Gleichzeitig hegt die Bundesregierung die Erwartung, daß die Länder die Gemeinden an der Entlastung, die sie aus Anlaß der Aufstufung von Landstraßen I. Ordnung zu Bundesstraßen erfahren, sowie an dem Mehrertrag aus der Kraftfahrzeugsteuer teilhaben lassen. Bei der vorgeschlagenen Aufstufung denkt die Bundesregierung nicht daran, Länderzuständigkeiten auf den Bund zu übertragen, sondern sie will die schon auf das Jahr 1934 zurückgehende Einstufung der Straßen mit den verkehrlichen Bedürfnissen, wie sie sich nach der außergewöhnlichen Entwicklung der letzten Jahre ergeben haben, in Einklang bringen.

Die Bundesregierung betont, daß zwischen den gesetzlichen Maßnahmen zum Ausbau der Bundesfernstraßen und den erhofften Rückwirkungen auf den Ausbau der Landstraßen und Gemeindestraßen keine rechtliche Abhängigkeit besteht. Sie vermag die verfassungspolitischen Bedenken des Bundesrates gegen die in der Gesetzesbegründung vorgeschlagene Verständigung zwischen dem Bund und den Ländern nicht zu teilen.

#### e) Zu III.

Die Bundesregierung wird prüfen, ob die vorgesehenen Steuererhöhungen nachteilige Folgen für die Wettbewerbslage der Seehäfen und der Randgebiete zur Folge haben und wie diese ausgeglichen werden können. Sie weist aber schon jetzt darauf hin, daß nach dem Straßenbauplan ein beträchtlicher Teil der zusätzlichen Mittel für die Verbesserung der Zufahrten nach den Seehäfen und den peripheren Gebieten vorgesehen ist. Dadurch wird die Wettbewerbslage dieser Gebiete verbessert.

#### f) Zu IV.

Die Bundesregierung wird die Vorschläge des Bundesrates zur Änderung straßenbaurechtlicher Vorschriften prüfen und notwendig werdende Gesetzesänderungen vorbereiten.

#### g) Zu V.

Die Bundesregierung ist bereit prüfen zu lassen, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Verwendung versteuerten Spindelöls in der Hautfaserindustrie aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar ist.