

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 18/11237, 18/11536 –

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des  
Infrastrukturabgabengesetzes**

- b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig,  
Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/11012 –

**Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Gesetzes über die Erhebung  
einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundes-  
fernstraßen (Infrastrukturabgabenaufhebungsgesetz – InfrAGAufhG)**

### A. Problem

Zu a)

Gegen das „Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ hat die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, bis zu dessen Ende und Bestätigung der EU-Rechtskonformität der praktische Vollzug des Gesetzes aufgeschoben ist. Am 1. Dezember 2016 wurde in Brüssel eine Einigung zwischen Deutschland und der EU-Kommission erzielt. Diese soll umgesetzt werden und es soll zeitnah mit der Erhebung der Infrastrukturabgabe in Deutschland begonnen werden. Dazu soll die Staffelung der Kurzzeitvignetten und deren Tarifhöhe noch stärker an den Vorgaben des Artikel 7a der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ausgerichtet werden. Zudem sollen die im Kraftfahrzeugsteuergesetz aufgenommenen Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge erhöht werden, um nicht nur

einen „angemessenen Ausgleich“ i.S. des Art. 7k der genannten Richtlinie vorzusehen, sondern auch eine noch stärkere ökologische Lenkungswirkung zu erzielen.

Zu b)

Die Initianten haben einen Gesetzentwurf eingebracht, in dem sie unter anderem die Auffassung vertreten, eine Beibehaltung der gesetzlichen Regelungen zur Pkw-Maut würde den bereits angerichteten außenpolitischen Schaden für die Bundesrepublik Deutschland weiter vergrößern, eine mit Brüssel abgestimmte praktische Einführung einer EU-rechtswidrigen Maut sei darüber hinaus ein fataler Präzedenzfall, der die Durchsetzung der primärrechtlichen Grundlagen der Europäischen Union in Frage stelle. Zudem sei die Einnahmeprognose für die geplante Pkw-Maut nicht haltbar und die stärkere Entlastung von Halterinnen und Haltern besonders emissionsarmer Fahrzeuge werde die jährlichen Einnahmen weiter schmälern. Es sei inzwischen davon auszugehen, dass die Pkw-Maut zum „Zuschussgeschäft“ werde. Da die Pkw-Maut auch ungeachtet geringfügiger Änderungen im Nachgang des von der Bundesregierung mit der EU-Kommission geschlossenen Kompromisses die Beziehungen zu den Nachbarstaaten schwer belastet und zu einer haushälterischen Belastung zu werden drohe, sei die umgehende Aufhebung der gesetzlichen Grundlage der Pkw-Maut geboten.

## B. Lösung

Zu a)

Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes hinsichtlich der Preise für die Kurzzeitvignetten (die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes hinsichtlich der Höhe der Steuerentlastungsbeträge soll mit einem separaten Gesetz erfolgen).

**Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 18/11237, 18/11536 in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

Zu b)

**Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/11012 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

## C. Alternativen

Zu a)

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Zu b)

Annahme des Gesetzentwurfs.

## D. Kosten

Zu a) und b)

Wurden nicht erörtert.

## **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/11237, 18/11536 unverändert anzunehmen;
- b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/11012 abzulehnen.

Berlin, den 22. März 2017

## **Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Martin Burkert**  
Vorsitzender

**Steffen Bilger**  
Berichterstatter

**Herbert Behrens**  
Berichterstatter

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Bericht der Abgeordneten Steffen Bilger und Herbert Behrens

### I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/11237 in seiner 222. Sitzung am 10. März 2017 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung, sowie an den Finanzausschuss und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes – **Drucksache 18/11536** – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ hat der Deutsche Bundestag in der 224. Sitzung am 22. März 2017 an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung, sowie an den Finanzausschuss und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/11012** in seiner 222. Sitzung am 10. März 2017 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung, sowie an den Finanzausschuss und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a)

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes hinsichtlich der Preise für die Kurzzeitvignetten. Die Staffelung der Kurzzeitvignetten und deren Tarifhöhe sollen noch stärker an den Vorgaben des Artikel 7a der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ausgerichtet werden.

Zu b)

Der Gesetzentwurf beinhaltet die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes vom 8. Juni 2015, sowie Folgeänderungen dazu.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/11237, 18/11536 in seiner 105. Sitzung am 22. März 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie einzelner Abgeordneter aus der Fraktion der SPD dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 100. Sitzung am 22. März 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme (Ausschussdrucksache 18(23)99-22) übermittelt:

*„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 18/559) in seiner 59. Sitzung am 8. März 2017 mit dem Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes (Drs. 18/11237) befasst.*

*Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:*

*„Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne einer Nachhaltigkeitsstrategie.*

*Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur über eine gerechte Nutzerfinanzierung sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft.*

*Die besonders günstige Infrastrukturabgabe für abgabepflichtige Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6 sowie die Differenzierung der Vignettenpreise nach der Schadstoffintensität der Fahrzeuge bieten einen Anreiz, möglichst emissionsarme Pkw einzusetzen.*

*Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:*

*Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch),*

*Indikator 6 (Staatsverschuldung),*

*Indikator 11 (Mobilität).“*

**Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:**

*Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur Nachhaltigkeitsstrategie ist in der Gesetzesfolgenabschätzung dargestellt.*

*Die Nachhaltigkeitsprüfung ist durchgeführt worden.*

***Eine Prüfbitte ist nicht erforderlich.“***

Zu b)

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/11012 in seiner 105. Sitzung am 22. März 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Stimmenthaltung einzelner Abgeordneter aus der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 100. Sitzung am 22. März 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu den Gesetzentwürfen auf Drucksachen 18/11237 und 18/11012 in seiner 94. Sitzung am 15. Februar 2017 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Er hat diese Anhörung in seiner 100. Sitzung am 20. März 2017 durchgeführt. Im Vorfeld der Anhörung ist die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 18/11536 (Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung) auch den eingeladenen Sachverständigen übermittelt worden. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Dieter Dewes von der Deutschen Zoll- und Finanzgewerkschaft (BDZ), Prof. Dr. Christian Hillgruber von der Universität Bonn, Thomas Kiel vom Deutschen Städtetag, Prof. Dr. Franz Mayer von der Universität Bielefeld, der Verkehrswissenschaftler Ralf Ratzenberger und Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz von der Zeppelin Universität.

Bei der Anhörung ging es um die Frage der Europarechtskonformität des Infrastrukturabgabengesetzes im Hinblick auf die EU-Verträge und die Eurovignetten-Richtlinie vor dem Hintergrund der geplanten Änderungen sowie der Einigung mit der EU-Kommission. Es wurden auch die rechtlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen erörtert, die eintreten könnten, falls gerichtlich festgestellt würde, dass die Regelungen nicht europarechtskonform sind. Die Europarechtskonformität der Regelungen wurde auch vor dem Hintergrund der Änderungen von den Sachverständigen sehr unterschiedlich bewertet. Weitere Themen waren die Höhe der zu erwartenden Einnahmen, die der Prognose über die Einnahmen zugrunde gelegten Modelle, die Datenbasis für die Berechnung der Einnahmen, insbesondere im Hinblick auf Fahrten von im Ausland angemeldeten PKW, sowie die zu erwartenden Einführungs- und Betriebskosten für das Mautsystem. Die Plausibilität der Einnahmeprognosen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie die Höhe der zu erwartenden Kosten für das System wurden von den Sachverständigen kontrovers beurteilt. Ein weiterer Themenkomplex betraf die Frage der Auswirkungen der Infrastrukturabgabe auf grenznahe Regionen – insbesondere auf Einzelhandel und Tourismus –, sowie die Beurteilung von Vorschlägen, wie derartige Auswirkungen vermieden werden könnten. Auch die Behandlung von Bundesfernstraßen in kommunaler Baulast war ein Thema der Anhörung.

Wegen der Einzelheiten wird auf das – auch im Internet veröffentlichte – Protokoll der 100. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie auf die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen (Ausschussdrucksache 18(15)486 A-D) verwiesen.

Im Rahmen der Anhörung hat die Bundesvereinigung der **kommunalen Spitzenverbände** folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(15)485 D):

*„Sehr geehrter Herr Burkert,  
sehr geehrte Damen und Herren,  
die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hatte sich im Vorfeld der Entstehung des Infrastrukturabgabengesetzes kritisch aus der Sicht der Kommunen mit der Pkw-Maut auseinandergesetzt und hierzu Stellung genommen (Anlage 1). Auch das Präsidium des Deutschen Städtetags hat hierzu eine kritische Beschlusslage (Anlage 2).*

*Wir bedauern unverändert und ausdrücklich, dass die derzeitige Diskussion über eine Pkw-Maut weitgehend isoliert geführt wird und nicht in ein Gesamtfinanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastrukturen aller staatlichen Ebenen eingebettet ist. Dabei haben die Arbeiten der Daehre- und der Bodewig-Kommission in der zurückliegenden Legislaturperiode eindrucksvoll den Handlungsbedarf verdeutlicht, den Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur aller staatlichen Ebenen – neben und unabhängig von dem weiterbestehenden Neubaubedarf – durch eine Neuausrichtung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nachhaltig zu sichern und den weiteren schleichenden Verzehr dieses volkswirtschaftlichen Vermögens zu verhindern.*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

*Es muss daher vordringliches Ziel bleiben, eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für Bund, Länder und Kommunen sicherzustellen.*

*Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände unterstützt insoweit auch Elemente einer stärkeren Nutzerfinanzierung, soweit diese der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich zur Verfügung steht, fordert aber, vorrangig die Lkw-Maut auszudehnen. Eine Pkw-Maut (Vignette) ist aus Sicht des Deutschen Landkreistages nur ergänzend und entfernungsunabhängig einzuführen.*

*Im Ergebnis bevorzugen der Deutsche Städtetag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund eine fahrleistungs- und umweltbezogene Maut für alle Fahrzeuge auf allen Straßen und sieht dazu die Fortentwicklung der bestehenden Lkw-Maut für besser geeignet. Sie bevorzugen daher eine Lösung, die Lkw-Maut auszuweiten, um höhere Einnahmen für Investitionen in die Verkehrswege zu erzielen, und zwar nicht nur auf Bundesstraßen, sondern auf alle Straßen. Das würde nach dem Bericht der Bodewig-Kommission (2012) zusätzliche Einnahmen von rund 4 Milliarden Euro bringen. Außerdem kann nur so vermieden werden, dass Lkw - und durch die zusätzliche Abgabe auch Pkw - von den Mautstrecken auf innerstädtische Straßen ausweichen und damit die Menschen und die Verkehrsinfrastruktur in den Städten noch mehr als bislang belasten. Der Ansatz des Gesetzentwurfs, mehr Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zu mobilisieren, ist grundsätzlich richtig. Er ist aber nur dann vernünftig, wenn es gelingt, nachteilige Auswirkungen, zum Beispiel auf grenznahe Regionen, zu vermeiden.*

*Es gibt dringenden Sanierungsbedarf bei Verkehrswegen von Bund, Ländern und Kommunen. Allein bei den kommunalen Straßen, Brücken und ÖPNV-Anlagen klafft eine Finanzierungslücke von jährlich mindestens 2,7 Milliarden Euro. Mit der jetzt geplanten Pkw-Maut lässt sich diese Lücke nicht verkleinern.*

### **1. Bisherige Stellungnahmefristen**

*Bereits im Rahmen des ursprünglichen Gesetzgebungsverfahrens hatten die kommunalen Spitzenverbände keine Gelegenheit, fundiert zum seinerzeitigen Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. BMVI und BMVF hatten zum Änderungspaket aus Erlass des Infrastrukturabgabengesetzes und Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes einen Tag Stellungnahmefrist gewährt. Dies ist erneut mit ebenfalls einer Ein-Tages-Frist für die Vorbereitung des Änderungsgesetzes erfolgt. Wir begrüßen, dass wir unsere Belange nun zumindest im parlamentarischen Verfahren geltend machen können, nachdem die Kurzfristigkeit der Beteiligung durch die Ministerien den Gepflogenheiten und der Geschäftsordnung der Bundesregierung widerspricht und umso weniger erklärlich ist, als der für die gesetzliche Änderung maßgebliche Kompromiss mit der Europäischen Kommission bereits mit Pressemeldung vom 1. Dezember 2016 bekannt gemacht wurde.*

### **2. Zum Ersten Änderungsgesetz**

*Für uns ist nicht ersichtlich, dass der veränderte Gesetzentwurf den kommunalen Kritikpunkten besser Rechnung trägt. Im Einzelnen möchten wir Ihnen folgende Einschätzungen, Bedenken und Anregungen zur Kenntnis geben:*

#### **• Aufwands- und Ertragssituation**

*Aufgrund der Trennung von Infrastrukturabgabe und Kompensation rechnen wir damit, dass im Ergebnis weniger Einnahmen erzielt werden. Die Angaben zum Erfüllungsaufwand, insbesondere die Einschätzung der Bundesregierung, die vorgesehenen Änderungen bei den Preisen für die Kurzzeitvignetten führten zu Mehreinnahmen von jährlich ca. 36 Millionen Euro, halten wir angesichts der zuvor bereits etwa von Seiten des ADAC vorgelegten Gutachten für unwahrscheinlich. Die Zunahme der Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6, die seit 2014 einer geringeren Abgabepflicht unterliegen, dürfte zu erheblich reduzierten Einnahmen gegenüber der Ursprungsrechnung führen.*

*Wir haben daher deutliche Zweifel daran, dass Aufwand und Ertrag in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Die vorgesehene stärker umweltorientierte Splittung der Beträge für 10-Tages-Vignetten in sechs Klassen von 2,50 Euro (deutlich geringerer Betrag) bis 25,00 Euro (höherer Betrag) bei im Mittel höheren Kosten der Kurzzeitvignetten ist zwar im Grundsatz zu begrüßen, sie eröffnet aber auch*

größere Umgehungsmöglichkeiten für Nutzerinnen und Nutzer, nicht nur ordnungswidrig auf eine Vignette zu verzichten, sondern auch die falsche (niedrigere) Vignette zu verwenden. Dies hat entweder zur Folge, dass die Einnahmen durch Nicht-Einhaltung sinken oder ein bedeutend höherer Kontrollaufwand notwendig wird, der die Kosten-Nutzenrelation ebenfalls nachteilig betrifft.

#### • **Lenkungswirkung der Abgabe**

Zwar sollen die Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge (Euro 6) erhöht werden. Durch die geringere Spreizung der Beträge muss aber in Frage gestellt werden, ob im Ergebnis tatsächlich eine zusätzliche Lenkungswirkung der Abgabe generiert oder vielmehr die bisherige Lenkungswirkung der Kfz-Steuer vermindert wird. Insbesondere wird die Aufteilung der Beträge in eine Kraftfahrzeugsteuer und eine Infrastrukturabgabe für die Nutzerinnen und Nutzer intransparenter, so dass diese weniger Anlass haben, durch die geeignete Fahrzeugwahl in geringere Steuer-/Abgabeklassen zu gelangen.

#### • **Zur Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen**

Zur von uns geforderten Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen für innerörtliche Bundesfernstraßen findet sich im Gesetzentwurf weiterhin keine Regelung. In der Begründung zum Erlass des Infrastrukturabgabegesetzes war ausgeführt, dass die Kommunen zum Ausgleich stärkere Zuweisungen nach § 5a FStrG erhalten sollen. Dazu können wir keine Vorsorge des BMVI in der mittelfristigen Finanzplanung zum Haushalt 2017 erkennen. Wir halten diesen Hinweis auch nicht für ausreichend und bestehen ausdrücklich auf einer gesetzlichen Regelung, die sicherstellt, dass die jeweiligen Träger der Straßenbaulast (die Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern für innerörtliche Durchfahrten der Bundesfernstraßen) angemessen am Gesamtaufkommen der Pkw-Maut beteiligt werden. Dazu ist ein geeignetes Aufteilungsverfahren vorzugeben.

Die Änderung folgt ausschließlich den Anforderungen der Kommission zur Frage der (Voll-)Kompensation. Eine Chance, das Instrument zu Gunsten der Kommunen inhaltlich nachzubessern, hat die Bundesregierung nicht genutzt.

#### • **Zur Situation in den Grenzregionen**

Den berechtigten Sorgen der Städte in den Grenzregionen wird aus Sicht des Deutschen Städtetags durch die Änderung nicht Rechnung getragen. Die Änderung der Preise für die Kurzzeitvignetten führt in Summe zu einer kostenseitigen Belastung der betroffenen ausländischen Fahrzeughalter, so dass insbesondere die nachteiligen Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Einkaufs- und Pendlerverkehr in den grenznahen Städten in Deutschland zunehmen werden. Es werden insbesondere massive Auswirkungen auf den Einzelhandel und den Tourismus befürchtet, da die Maut für grenzüberschreitende Fahrten, zum Beispiel an einkaufsoffenen Tagen in Deutschland bei Feiertagen im Ausland, als negativer Anreiz („Eintrittspreis“) gewertet wird. Der Deutsche Städtetag unterstützt daher ausdrücklich die Auffassung des Bundesrates, dass ohne die gezielte Herausnahme von grenznahen Autobahn- und Bundesfernstraßenabschnitten überwiegend negative Auswirkungen auf die deutschen Städte entstehen.

#### • **Nicht erfasste Kraftfahrzeuge**

Mit der Inkraftsetzung des InfrAG entsteht eine Gerechtigkeitslücke bezüglich der nicht von der Pkw- und Lkw-Maut erfassten Fahrzeuge im Gewichtsbereich zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, die durch Bundesregierung und Bundestag bisher nicht geschlossen wurde.

#### • **Europarechtskonformität**

Unter den Zielen des Gesetzentwurfes wird ausgeführt, dass die Bundesregierung bereit ist, sich bei „Einführung der Infrastrukturabgabe noch stärker an dem vorhandenen EU-Rechtsrahmen für Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw zu orientieren“. Diese Aussage erlaubt keine abschließende Einschätzung, ob dieser Rahmen tatsächlich eingehalten wird. Im Änderungsgesetz wird als Argument ferner ausgeführt,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



dass durch Anpassung der Preise „der Tagespreisfaktor (d.h. das Verhältnis des Tagespreises der Zehntagesvignette zu dem rechnerischen Tagespreis der Jahresvignette) bei maximal 7,3“ liege, damit unter den im begründeten Mahnschreiben der EU-Kommission exemplarisch gerügten Fällen. Auch diese Aussage kann allenfalls Indiz Wirkung entfalten, denn es geht nicht um die Unterschreitung bisher gerügter Fälle, sondern um die Einhaltung des für die Rüge zulässigen Rahmens. Eine Angabe, bis zu welchem Tagespreisfaktor die Bemaßung EU-konform erfolgt, lässt sich daraus nicht ableiten. Erforderlich wäre die Angabe der Höhe bisher nicht gerügter Fälle und das Verhältnis der Neuregelung dazu.

An einer geringeren Betroffenheit der EU-Ausländer bestehen allein dadurch berechtigte Zweifel, weil die vorgeblichen Mehreinnahmen nicht durch die in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge, sondern durch die im Ausland zugelassenen Fahrzeuge erzielt werden, um die von der EU-Kommission verlangte Entkopplung von Mauterhebung und Steuerermäßigung (geringfügig höhere Steuerermäßigung für die deutschen Nutzerinnen und Nutzer) zu ermöglichen. Es bleibt damit bei einem positiven Koppelungsgeschäft zwischen Mauterhebung und Steuerermäßigung nur für die deutschen Fahrzeughalterinnen und -halter.

• **Zur Evaluation des Gesetzes**

Die Begründung verweist unter Pkt. 6 darauf, dass das Regelungsvorhaben spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert wird. Die Evaluation halten wir zwingend für erforderlich, damit eine neue Bundesregierung auf fachlich geeignete Weise prüfen kann, ob das Ziel, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern, erreicht werden konnte. Die Evaluation wird aber, anders als die Begründung nahelegt, nicht durch das Änderungsgesetz eingeführt, sondern ist bereits unveränderter Bestandteil des verabschiedeten Gesetzes.

Insgesamt müssen wir den Eindruck gewinnen, dass die im Hinblick auf die Haltung der Kommission verfolgte Gewährleistung europarechtlicher Zulässigkeit offenkundig durch geringere Wirtschaftlichkeit, reduzierte Lenkungswirkung und weiter erhöhte Kommunalunverträglichkeit erkaufte wird. Hinzu tritt, dass die Erwägungen die eingeführte Rechtsprechung des EuGH und das Verhalten anderer Mitgliedstaaten nicht berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Thomas Kiel“.

Am 24. Februar 2017 wurde eine an die ordentlichen und stellvertretenden Mitglieder des Ausschusses gerichtete E-Mail des stellvertretenden Vorsitzenden der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Oliver Krischer, MdB, vom 23. Februar 2017 versandt, welcher eine Ausarbeitung des Fachbereichs Europa der Bundestagsverwaltung mit dem Titel „Vereinbarkeit des Infrastrukturabgabengesetzes und des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes in der Fassung der von der Bundesregierung beschlossenen Änderungsgesetze mit dem Unionsrecht“ beigelegt war.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat die Gesetzentwürfe in seiner 102. Sitzung am 22. März 2017 abschließend beraten. Der Ausschuss hat die Gesetzentwürfe gemeinsam mit dem in der Federführung des Finanzausschusses liegenden Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes, Drucksache 18/11235, beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** lobte den Gesetzentwurf. Sie hob hervor, dass die PKW-Maut in der geplanten Form mit dem europäischen Recht vereinbar sei und sie zu einer Gleichbehandlung aller Fahrzeughalter ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit führe. Aufgrund der nun geplanten Änderungen werde dies auch durch die EU-Kommission so gesehen. Das Infrastrukturabgabengesetz stehe für den – auch von der EU-Kommission angestrebten – Systemwechsel von einer Steuerfinanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur hin zu einer Nutzerfinanzierung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, die PKW-Maut sei nicht ihr eigenes Anliegen, sie werde sich aber an die Absprachen aus dem Koalitionsvertrag halten. Sie gehe nach wie vor davon aus, dass die PKW-Maut mit dem europäischen Recht vereinbar sei. In Bezug auf die zu erwartenden Nettoeinnahmen aus der PKW-Maut verlasse sie sich auf die Einschätzung des Bundesministeriums der Finanzen, dass die dem Regierungsentwurf zugrundeliegenden Prognosen plausibel seien. In Bezug auf die Grenzregionen habe sie sich weitergehende Regelungen gewünscht, hier sei aber bereits 2015 ein Kompromiss geschlossen worden. Es sei festzuhalten, dass die Opposition eine zusätzliche Belastung der PKW-Nutzer ohne Kompensation befürworte.

Die **Fraktion der DIE LINKE.** stellte fest, dass die dem Gesetzentwurf zugrunde liegenden Erwartungen über die Einnahmen aus der PKW-Maut nicht belastbar seien. Zudem gebe es keine überzeugenden Gründe für die Annahme, dass das Gesetzespaket zur PKW-Maut durch die nun geplanten Änderungen mit dem europäischen Recht vereinbar werde. Konformität mit dem europäischen Recht sei aus ihrer Sicht nur erreichbar, wenn man auf eine Entlastung deutscher Fahrzeughalter bei der Kfz-Steuer verzichte. Es werde die Gefahr gesehen, dass zur Herstellung der Europarechtskonformität am Ende eine Infrastrukturabgabe für alle ohne Kompensation realisiert würde. DIE LINKE. fordere deshalb mit ihrem Gesetzentwurf die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, dass das Gesetzespaket zur PKW-Maut trotz der geplanten Änderungen weiterhin eine aktive, europarechtswidrige Diskriminierung von Bürgern anderer EU-Staaten beinhalte. Sie betonte, dass die Professoren Christian Hillgruber und Wolfgang H. Schulz mit ihrer in der Anhörung vorgetragenen Verteidigung des Gesetzentwurfs weitgehend alleine stünden. Die in dem Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE. geforderte Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes sei auch aus ihrer Sicht die allein adäquate Lösung des Problems.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 18/11237, 18/11536. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/11012. Die Unterrichtung auf Drucksache 18/11536 hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 22. März 2017

**Steffen Bilger**  
Berichterstatter

**Herbert Behrens**  
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.