

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 18/11235, 18/11560 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

A. Problem

Zur Einführung einer Infrastrukturabgabe mit dem Ziel, einen Übergang von der steuerfinanzierten zur nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu schaffen, ist bereits im Jahr 2015 ein Gesamtpaket verabschiedet worden. Nach Auffassung der Europäischen Kommission stehen im Detail nicht alle Maßnahmen zur Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe sowie zur Vermeidung der Doppelbelastung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union.

Mit einer Anpassung der Regelungen soll den Bedenken der EU-Kommission Rechnung getragen werden.

B. Lösung

Anpassung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes hinsichtlich seiner Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, um mit höheren Steuerentlastungsbeträgen für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse den ökologischen Anreiz zu verstärken.

Annahme des Gesetzentwurfs 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 und zwei Stimmen aus der Fraktion der SPD.

C. Alternativen

Durch die vorgesehenen Anpassungen der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer soll das bereits von der Europäischen Kommission eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren beendet werden. Andernfalls kann mit der Erhebung einer Infrastrukturabgabe nicht begonnen werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Einzelheiten ergeben sich aus dem allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung.

Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer aufgrund der Förderung der Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse werden aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vollständig kompensiert. Hierzu ist im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ab 2019 im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung jeweils auf Grundlage aktueller Berechnungen eine Erstattung an den Einzelplan 60 vorzusehen.

E. Erfüllungsaufwand

| Steuermehr-/mindereinnahmen (-) in Mio. € | | | | | | |
|---|----------------------------------|------------|------|------|------|------|
| Gebietskörperschaft | Volle Jahreswirkung ¹ | Kassenjahr | | | | |
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Insgesamt | -100 | -100 | -120 | -100 | -110 | -125 |
| Bund | -100 | -100 | -100 | -120 | -110 | -125 |
| Länder | - | - | - | - | - | - |
| Gemeinden | - | - | - | - | - | - |
| <u>Anmerkungen:</u> | | | | | | |
| ¹ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten. | | | | | | |

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der für die Zollverwaltung vorübergehend anfallende zusätzliche Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt im Jahr 2020 rd. 0,2 Mio. Euro, im Jahr 2021 rd. 26,1 Mio. Euro und im Folgejahr 2022 rd. 5,5 Mio. Euro.

Der Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 ist aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe zu decken.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen ab 2021 geringfügige direkte sonstige Kosten.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/11235, 18/11560 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 22. März 2017

Der Finanzausschuss

Ingrid Arndt-Brauer
Vorsitzende

Dr. Philipp Murmann
Berichterstatter

Andreas Schwarz
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Dr. Philipp Murmann und Andreas Schwarz

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksachen 18/11235, 18/11560** in seiner 222. Sitzung am 10. März 2017 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen. Dem Haushaltsausschuss wurde die Vorlage außerdem gemäß § 96 GO-BT überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Bereits im Jahr 2015 wurden die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um mit Einführung einer Infrastrukturabgabe den Übergang von einer vorwiegend steuerfinanzierten zur überwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu gewährleisten. Die Regelungen wurden bisher nicht umgesetzt, da nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht alle Maßnahmen zur Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union stehen.

Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) beinhaltet die kraftfahrzeugsteuerlichen Regelungen. Es tritt bedingt in Kraft, abhängig vom Beginn der Abgabenerhebung nach dem Infrastrukturabgabengesetz.

Mit einer Anpassung soll den Bedenken der EU-Kommission hinsichtlich der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung der finanziellen Doppelbelastung bei Einführung der Infrastrukturabgabe Rechnung getragen werden.

Der nun vorliegende Gesetzentwurf zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes erhöht im Kraftfahrzeugsteuergesetz die Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse mit besonders geminderten Schadstoffemissionen. Dies verstärkt die ökologische Anreizwirkung.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 104. Sitzung am 20. März 2017 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/11235, 18/11560 durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. ACE Auto Club Europa e. V., Matthias Knobloch
2. BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft, Dieter Dewes
3. Eisenkopf, Prof. Dr. Alexander, Zeppelin Universität Friedrichshafen
4. Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) e. V., Björn Klusmann
5. Hechtner, Prof. Dr. Frank, Freie Universität Berlin
6. Hillgruber, Prof. Dr. Christian, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
7. Kainer, Prof. Dr. Friedemann, Universität Mannheim
8. Ratzenberger, Ralf.

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

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 unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 102. 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 unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 112. 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 unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 59. Sitzung am 8. März 2017 mit dem Gesetzentwurf gutachtlich befasst und festgestellt, dass eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs gegeben und die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung im Gesetzentwurf plausibel seien. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/11235, 18/11560 in seiner 101. Sitzung am 8. März 2017 vorbehaltlich der Überweisung erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 20. März 2017 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 105. Sitzung am 22. März 2017 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie zwei Stimmen aus der Fraktion der SPD Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 18/11235, 18/11560 in unveränderter Fassung.

Die **Fraktion der CDU/CSU** verwies auf den Koalitionsvertrag zwischen den Fraktionen der CDU/CSU und SPD, in dem der Einstieg in eine zweckgebundene Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur vereinbart worden sei. Dies sei begrüßenswert. Die Bedeutung der Infrastruktur sei in Deutschland insbesondere wegen ihrer Rolle bei der Vernetzung der mittelständischen Wirtschaft überdurchschnittlich hoch. Mit der Einführung der so genannten Infrastrukturabgabe sei eine Entlastung bei der KfZ-Steuer verbunden. Diese Steuer habe sowohl einen Hubraum- als auch einen CO₂-Anteil in ihrer Bemessungsgrundlage. So könne entsprechend der unterschiedlichen Fahrzeugtypen eine differenzierte Entlastung erfolgen.

Der vorliegende Entwurf eines Änderungsgesetzes beinhalte eine Sonderentlastung für Fahrzeuge, die der Euro-6-Norm für den Schadstoffausstoß entsprechen würden. Dabei gebe es eine langfristige Komponente und eine etwas größere Komponente, die auf zwei Jahre begrenzt für einen zusätzlichen Entlastungseffekt sorgen würde. Damit werde eine gewisse ökologische Komponente der Infrastrukturabgabe gestärkt. Für diese zusätzliche Entlastung der Euro-6-Fahrzeuge entstände ein Aufwand von jährlich ca. 100 Mio. Euro.

Die öffentliche Anhörung zum vorliegenden Gesetzentwurf habe unterschiedliche Prognosen über die zu erwartenden Einnahmen und Kosten der Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der KfZ-Steuerentlastung ergeben. Man sei der Überzeugung, die Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur, die mit einigen Gutachten unterlegt sei und die den jährlichen Einnahmeüberschuss auf ca. 500 Mio. Euro schätze, werde sich als valide erweisen. Natürlich gebe es unterschiedliche mögliche Annahmen zur Berechnung von Einnahmen und Kosten. Daher würden auch fachliche Stellungnahmen existieren, die die Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur bezweifeln würden. Am Ende werde die Realität die tatsächlichen Zahlen offenbaren. Die Fraktion der CDU/CSU gehe auf jeden Fall von einem Einnahmeüberschuss aus.

Der Umstellungsaufwand bei der Zollverwaltung werde einmalig anfallen. Es bestehe die Möglichkeit in diesem Punkt nachzusteuern. Grundsätzlich sei eine Evaluation der Gesetzgebung nach zwei Jahren vorgesehen.

Zur Frage der Vereinbarkeit des Projektes mit dem EU-Recht sei in der öffentlichen Anhörung deutlich geworden, dass diese Frage kaum noch problematisch sei. Die Gutachter hätten klargestellt, dass die Kfz-Steuer eine rein nationale Regelung sei und eine diesbezügliche Entlastung keine Diskriminierung von Ausländern darstellen würde. Der einzige Punkt, den man noch genauer prüfen müsste, sei die Frage von Einfahrten von ausländischen Gewerbetreibenden, die nun zusätzlich eine Nutzerabgabe entrichten müssten. Aus Sicht der Fraktion der CDU/CSU gebe es keinen Anspruch darauf, den Status zu erhalten, dass Ausländer die deutsche Verkehrsinfrastruktur dauerhaft ohne jegliche Beteiligung an deren Finanzierung gewerblich nutzen könnten.

Die **Fraktion der SPD** verwies ebenfalls auf den bestehenden Koalitionsvertrag mit der Fraktion der CDU/CSU. Koalitionen würden Kompromisse beinhalten. Die Fraktion der SPD habe im Verlauf der 18. Legislaturperiode wichtige eigene Akzente setzen können. Am Projekt der Infrastrukturabgabe würde die Fraktion der SPD keine Urhebererschaft beanspruchen wollen. Dennoch werde man dem vorliegenden Gesetzentwurf zustimmen.

Die **Fraktion DIE LINKE**. erinnerte daran, dass der vorliegende Gesetzentwurf in direktem Zusammenhang mit der beabsichtigten Einführung einer Pkw-Maut stehe. Der Versuch der Bundesregierung, den Gesetzentwurf isoliert als umweltpolitische Maßnahme zu verkaufen, stelle eine Pseudo-Begründung dar. Die vorgesehenen Erhöhungen der Steuerentlastungsbeträge für Pkw der Euro-6-Emissionsklasse würden keine verstärkte ökologische Anreizwirkung entfalten, denn:

1. würden die Steuerentlastungen dafür viel zu gering ausfallen. Prof. Frank Hechtner (FU Berlin) habe das in der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf mit den Worten „marginal-ökonomischer Anreiz“ beschrieben.
2. stelle die Norm Euro-6 mit einem Anteil von über 95 Prozent bei den Pkw-Neuzulassungen inzwischen den Standard dar. Wie die Förderung eines Standards eine ökologische Lenkungswirkung entfalten solle, bleibe das Geheimnis der Bundesregierung. Aus umweltpolitischer Sicht sei die zusätzliche Förderung dieser Fahrzeuge weder notwendig noch effizient.
3. stehe die vermeintliche ökologische Anreizwirkung im völligen Widerspruch zur Wirkung der Maut: Diese reize dazu an, möglichst viel zu fahren – eine Rückerstattung, deren Höhe noch dazu vom Hubraum abhängig sei, könne unter diesen Umständen überhaupt keine ökologische Lenkungswirkung entfalten.

Im Zusammenspiel mit den vorgesehenen Änderungen beim Infrastrukturabgabengesetz werde der Gesetzentwurf bewirken, dass die Pkw-Maut nicht bloß zu einem Nullsummenspiel mit hohem bürokratischem Aufwand, sondern sogar zu einem Zuschussgeschäft werde. Die Berechnungen des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur zum Nettoaufkommen, die vom Bundesministerium der Finanzen gestützt würden, seien im besten Fall fehlerhaft, wenn nicht bewusst geschönt. Der sachverständige Verkehrswissenschaftler Ralf Ratzenberger komme in seinen Hochrechnungen unter Einbezug der vorgenommenen Änderungen zu dem Ergebnis, dass die Maut letztlich zu Mindereinnahmen für die öffentliche Hand führe – und zwar selbst dann, wenn er seine Annahmen im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse zugunsten des Nettoaufkommens variieren würde. Er stehe damit nicht alleine, z. B. seien seine Schätzungen in der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf von Prof. Alexander Eisenkopf (Zeppelin Universität Friedrichshafen) uneingeschränkt unterstützt worden. Um die unseriöse Rechenweise des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur an einem einfachen Beispiel zu verdeutlichen: Das Bundesministerium der Finanzen gebe im vorliegenden Gesetzentwurf nur die steuerlichen Mindereinnahmen aufgrund der zusätzlichen Entlastungen an. Das sei sachgerecht. Nicht sachgerecht sei dagegen, dass das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur in seiner Einnahmenprognose nur mit diesen Steuermindereinnahmen arbeite. Die Mindereinnahmen aus der bereits 2015 beschlossenen Entlastung würden stillschweigend ignoriert, obwohl diese selbstverständlich weiterhin anfallen würden.

Dabei wäre zu hinterfragen, ob nicht bereits die Zahlen des Bundesministeriums der Finanzen zu Steuermindereinnahmen und zum Erfüllungsaufwand im vorliegenden Gesetzentwurf zu optimistisch angelegt seien. Prof. Frank Hechtner (FU Berlin) veranschauliche in seiner Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung, dass selbst aus diesen Zahlen eine ineffiziente Steuererhebung resultiere: Laut Finanztableau solle die Absenkung der zusätzlichen Entlastungsbeträge nach zwei Jahren die Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer im Jahr 2021 um 20 Mio. EUR reduzieren. Gleichzeitig werde ausgewiesen, dass die Absenkung in der Summe Verwaltungskosten von über 26 Mio. EUR allein im Jahr 2021 verursache. Die fiskalischen Mehreinnahmen würden somit zu mehr als 100 Prozent durch zusätzliche Bürokratiekosten aufgezehrt.

Dies sei zu bedenken vor dem Hintergrund, dass nach Einschätzung der Deutschen Zoll- und Finanzgewerkschaft in der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf die Verwaltungskosten viel zu niedrig angesetzt seien. Die Schätzung sei unrealistisch und unseriös, da sie auf der Fortschreibung eines falschen Ansatzes beruhe und in keiner Weise den Erfahrungswerten der Zollverwaltung entsprechen würde.

Die vorgesehenen Änderungen bei Infrastrukturabgabengesetz und beim Zweitem Verkehrssteueränderungsgesetz würden die Pkw-Maut noch unsinniger machen, als sie es bereits gewesen sei. Sie stelle mehr denn je einen Aufwuchs an ineffizienter Bürokratie dar, der letztlich sogar zu Mindereinnahmen für die öffentliche Hand führen werde. Die Fraktion DIE LINKE. lehne daher nicht nur die Änderungen ab, sondern schlage konsequenterweise vor, das Infrastrukturabgabengesetz in Gänze aufzuheben. Der entsprechende Gesetzentwurf auf Drucksache 18/11012 liege vor.

Aus Sicht der Fraktion DIE LINKE. gebe es zwar begründete Bedenken gegen die Vereinbarkeit des Gesetzentwurfs mit dem EU-Recht, rechtlich noch schwerwiegender sei aber die Gefahr, dass die Mautgesetzgebung einen Verstoß gegen die Verfassung der Bundesrepublik Deutschland darstelle, und zwar gegen Art. 3 GG. Für Inländer gebe es als einzige Option den Erwerb einer Jahresvignette, auch wenn sie die Autobahnen und Bundesstraßen nur punktuell benutzen würden, z. B. ein- oder zweimal im Jahr für Urlaubsfahrten. Der Erwerb einer Vignette für einen kürzeren Zeitraum als ein Jahr sei Ausländern vorbehalten. Dies sei in keinem anderen europäischen Land der Fall. Entweder gebe es nur Jahresvignetten für alle Nutzer, wie etwa in der Schweiz, oder die Kurzzeitevignetten könnten auch von Inländern erworben werden, so etwa in Tschechien, in der Slowakei oder in Österreich. Der deutsche Fall stelle eine Diskriminierung von Inländern dar. Eine entsprechende Klage vor dem Bundesverfassungsgericht werde nicht lange auf sich warten lassen. Ein sachlicher Grund für diese Ungleichbehandlung liege nicht vor.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, es sei erstaunlich, wie unzureichend das Bundesministerium der Finanzen seine Aufgaben im Zusammenhang mit der Mautgesetzgebung wahrgenommen habe. In der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf sei von Seiten der Zollgewerkschaft deutlich geworden, dass ca. 800 Beamte zur Umsetzung fehlen würden. Darüber hinaus sei die Entscheidung des Bundesministeriums der Finanzen, bei der Mautgesetzgebung auf die Erstellung einer eigenen Berechnung zu den fiskalischen Auswirkungen des Gesamtpakets zu verzichten, absolut unüblich.

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN habe die Frage der ökologischen Anreizwirkung eine besonders große Bedeutung. Die Regierung brüste sich im vorliegenden Gesetzentwurf, die ökologische Anreizwirkung zu verbessern, indem Euro-6-Pkw stärker bei der Kfz-Steuer entlastet würden. Diese Förderung sei bereits jetzt überholt, weil über 95 Prozent der Neuzulassungen diesem Standard bereits entsprechen würden. Der geringfügig höhere Entlastungsbetrag von Euro-6-Pkw ändere außerdem nichts an der Tatsache, dass sowohl die Infrastrukturabgabe als auch die Entlastung bei der Kfz-Steuer grundsätzlich einer unökologischen Logik folgen würden. Als Flatrate setze sie Anreize zum Vielfahren, größere Autos mit einem größeren Hubraum würden bei der Kfz-Steuer stärker entlastet als kleinere, ökologisch vorteilhaftere Autos. Und es werde keine Differenzierung auch nach CO₂-Emissionen vorgenommen.

Die Einnahmen aus der Pkw-Maut würden von den meisten Experten nach Abzug der extrem hohen Bürokratiekosten und den Kosten für die Kfz-Steuerentlastung bestenfalls auf null geschätzt. Wahrscheinlicher sei sogar, dass die Pkw-Maut zu einem Verlustgeschäft werde, wenn die Entlastungsbeträge bei der Kfz-Steuer mit Zunahme des Anteils der Euro-6-Pkw steigen würden.

Das Mautprojekt trage auch nicht dazu bei, die Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes von der Steuerfinanzierung auf eine echte Nutzerfinanzierung umzustellen. Es seien Lkw, die zu über 90 Prozent für den Verschleiß der Straßen verantwortlich seien. Deshalb sei es nur folgerichtig und verursachergerecht, dass der immer noch steigende Lkw-Verkehr ganz überwiegend für den Erhalt der Straßeninfrastruktur aufkommen müsse, und nicht der Pkw-Verkehr oder der Steuerzahler.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordere deshalb die Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen auf alle Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen. Dies könnte zusätzliche Einnahmen in Höhe von ca. 4 Mrd. Euro generieren, was ein Vielfaches von den vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur wenig seriös geschätzten 834 Millionen Euro aus der Pkw-Maut wäre. So könnte die vorhandene Finanzierungslücke zum Erhalt der Straßeninfrastruktur tatsächlich zu großen Teilen nutzerfinanziert geschlossen werden. Und um eine echte ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, wolle die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Kfz-

Steuer konsequent an Verbrauch und CO₂-Grenzwerten ausrichten. Ökologisch schädliche Subventionen, etwa für Dieselkraftstoff, wolle man schrittweise abbauen und die dadurch generierten Mehreinnahmen dazu nutzen, die Elektromobilität zu fördern. Die Pkw-Maut halte dagegen in keinem einzigen Punkt, was sie verspreche.

Berlin, den 22. März 2017

Dr. Philipp Murmann
Berichtersteller

Andreas Schwarz
Berichtersteller