

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Christian Kühn (Tübingen), Harald Ebner, Britta Haßelmann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 18/11237, 18/11536, 18/11646 –**

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

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bereits im Jahr 2015 scheiterte das Gesetz von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) zur Einführung einer PKW-Maut in Deutschland aufgrund schwerwiegender rechtlicher Mängel, vor denen Expertinnen und Experten, die Opposition und die EU-Kommission zuvor eindringlich gewarnt hatten. Die Bundesregierung hat in ungewöhnlicher Art und Weise ein vom Bundestag beschlossenes Gesetz nicht angewendet. Im November 2016 hat die Bundesregierung eine Vereinbarung mit der EU-Kommission getroffen, über deren Details und Hintergründe jedoch die Öffentlichkeit bis heute keine Kenntnis erhalten hat. So hat die Europäische Kommission bisher auch keine nachprüfbar rechtliche Begründung für die Aussetzung des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland gegeben. Aus einer rein politischen Vereinbarung hat Verkehrsminister Dobrindt mittlerweile einen neuen Anlauf für die Einführung einer PKW-Maut genommen. Doch auch bei diesem neuen Anlauf zur Einführung einer Pkw-Maut erheben Wissenschaftler, Juristen, Branchenverbände und Opposition aus folgenden Gründen massive Einwände:

1. Nicht-Vereinbarkeit mit EU-Recht

Zahlreiche Europarechtsexperten und die Europaabteilung des Deutschen Bundestages haben festgestellt: Das Mautsystem, das die schwarz-rote Bundesregierung einführen will, bleibt unverändert europarechtswidrig. An den strukturellen Defiziten des Vorhabens ändert auch nichts, dass es Verkehrsminister Dobrindt gelungen ist, das Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission dadurch aufzuhalten, dass er die Mautstaffelung (und damit die Preisrelation zwischen Kurzzeit-Vignetten und Jahres-Vignetten) modifiziert und keine 1:1-Kompensation für deutsche Fahrzeughalter über die

Absenkung der Kfz-Steuer mehr vorgesehen ist. Nach wie vor liegt eine Diskriminierung sogenannter „Gebietsfremder“ aufgrund der Staatsangehörigkeit vor. Das hat das Europäische Parlament in seinem Plenum am 15. März 2017 (Drucksache P8\_TA(2017)0084) ebenfalls festgestellt: Die deutsche Pkw-Maut von Dezember 2016 enthält noch Elemente, die einen Verstoß gegen das Unionsrecht darstellen und grundlegende Prinzipien der (europäischen) Verträge verletzen, insbesondere, was die Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit betrifft. So müssen etwa Halter von Euro-6-Fahrzeugen aus dem Ausland künftig eine Abgabe für die Nutzung von Autobahnen bezahlen, während Halter des gleichen Pkw aus Deutschland zwar ebenfalls eine Abgabe entrichten, aber in der Summe im Rahmen der Kfz-Steuer sogar eine Überkompensation erhalten. Das Prinzip der Nichtdiskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit bildet den zentralen Baustein des Unionsrechts. Die Bundesregierung beschließt mit ihren Gesetzen wissentlich eine aktiv betriebene und politisch gewollte Diskriminierung ausländischer Unionsbürger und nimmt dadurch erheblichen Schaden für die europäische Gemeinschaft in Kauf. Es ist absehbar, dass Nachbarstaaten wie die Niederlande oder Österreich erfolgreich gegen die PKW-Maut der Bundesregierung vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) klagen werden und gegen die Bundesrepublik Deutschland auf Kosten der Steuerzahler Schadensersatzansprüche geltend werden. Der Bundestag ist verfassungsrechtlich verpflichtet, bei seiner Gesetzgebung das Unionsrecht zu achten. Da die Änderungsgesetze keine Europarechtskonformität herstellen, würde der Bundestag mit seiner Mehrheit ein rechtswidriges Gesetz bestätigen, gegen das bereits ein Vertragsverletzungsverfahren in Gang gesetzt ist.

## 2. PKW-Maut kostet mehr als sie einbringt

Die Einführung der PKW-Maut verursacht erheblichen technischen, bürokratischen und damit finanziellen Aufwand. Drei Behörden werden mit dem Komplex Infrastrukturabgabe befasst: Während das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Maut bei den inländischen Autobesitzern eintreiben soll (Kauf einer E-Vignette), muss die Zollverwaltung als für die Kfz-Steuer zuständige Behörde die Inländer im Gegenzug entlasten. Das Bundesamt für Güterverkehr trägt die Kosten für Einrichtung und Betrieb des Kontrollsystems. Diesem bürokratischen Gesamtaufwand stehen völlig ungewisse Einnahmen gegenüber. Der Bundesrechnungshof, der Normenkontrollrat und zahlreiche Verkehrsexpertinnen und -experten haben erhebliche Zweifel an den Einnahmeprognosen des Bundesverkehrsministeriums vorgebracht. Wesentliche Faktoren der Einnahmeberechnungen sind nicht plausibel oder es fehlen empirische Datengrundlagen. Auch die Berechnung der Erhebungskosten ist intransparent und weist erhebliche Unstimmigkeiten auf. Absehbar ist zudem jetzt schon, dass die stetige Erneuerung der Pkw-Flotte (EURO-6-Fahrzeuge) einen entsprechenden Rückgang der Netto-Einnahmen nach sich ziehen wird. Auch dies wurde in den Einnahmeberechnungen des Bundesverkehrsministeriums nicht berücksichtigt. Zahlreiche Studien kommen zum Ergebnis, dass die PKW-Maut zum Zuschussgeschäft für den Staat wird. Eine Unterdeckung wird bereits in 2019 erwartet.

## 3. PKW-Maut schadet den Grenzregionen

Die Grenzregionen rund um Deutschland sind in einem besonderen Maße von der Einführung einer Infrastrukturabgabe betroffen. Durch die Abgabe kann es dort zu erheblichen wirtschaftlichen Einbußen kommen. Hierzu gehört die Beeinträchtigung des Austauschs mit den Nachbarstaaten. Der Bundesrat und ebenso die Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände haben das Außerachtlassen der Auswirkungen auf die Grenzregionen stark kritisiert. Auch die CDU-Ministerpräsidentin im Saarland, Kramp-Karrenbauer, fordert einen „mautfreien Bereich für den grenznahen Verkehr

zwischen Saarland, Luxemburg und Frankreich“\*. Doch diesem Interesse wird im Gesetz keinerlei Rechnung getragen und damit die Forderungen des Bundesrates ignoriert. Der Bundestag würde ein Gesetz beschließen, das die in den letzten Jahrzehnten in den Grenzregionen gewachsenen europäischen Nachbarschaften durch deutsche Bezahlstellen und Straßenkontrollen ersetzt. An Schutz und Pflege dieser guten nachbarschaftlichen Beziehungen kann Bundesverkehrsminister Dobrindt kein Interesse haben, da entsprechende Ausnahmeregelungen für die Grenzregionen die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe und damit das gesamte politische Vorhaben gefährden würde.

#### 4. Offenes Tor für EU-Maut

Die politische Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und der EU-Kommission vom November 2016 beinhaltet das Vorhaben der EU-Kommission, mittelfristig einen europarechtlichen Rahmen für ein einheitliches europäisches Mautsystem für Pkw zu schaffen. Der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung begrüßt dieses Ziel ausdrücklich und versichert die Bereitschaft der Bundesregierung, die EU-Kommission in ihren Bemühungen zu unterstützen und die Infrastrukturabgabe an diesen europäischen Rahmen anzupassen. Über mögliche Inhalte des europäischen Rahmens hält die Bundesregierung die Öffentlichkeit jedoch in Unwissenheit. 2016 hat die zuständige EU-Kommissarin offenbart, dass sie ein System befürwortet, bei dem sich die Höhe der Abgabe ausschließlich an der Zahl der gefahrenen Kilometer orientiere. Nun legt die Bundesregierung aus CDU, CSU und SPD mit ihrem Änderungsgesetz die Zustimmung Deutschlands für ein Mautsystem fest, bei dem es zu einer Mehrbelastung für deutsche Autofahrer kommen wird. Damit bricht die schwarz-rote Koalition ein zentrales Wahlkampfversprechen und führt Bürgerinnen und Bürger hinters Licht.

II. Der Bundestag lehnt die vorgelegten Gesetzentwürfe zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes und des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes ab, da sie mehr Kosten als Einnahmen verursachen, dem Grundgedanken eines vereinten Europas widersprechen und gegen EU-Recht verstoßen.

Berlin, den 23. März 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

---

\* Siehe u.a. <http://www.rp-online.de/politik/saarland-kramp-karrenbauer-fordert-mautfreien-korridor-aid-1.6555277>

