

**Deutscher Bundestag**  
Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
**Ausschussdrucksache**  
**18(15)485-A**  
Stellungnahme zur  
Öffentl. Anhörung am 20.03.2017



Rheinische  
Friedrich-Wilhelms-  
Universität Bonn

Kirchenrechtliches Institut

universität **bonn** · Prof. Dr. Christian Hillgruber · 53012 Bonn

**Prof. Dr. Christian Hillgruber**

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

- per Mail -

Hausanschrift:  
Adenauer-Allee 18-22, 1. OG

Postanschrift:  
Adenauerallee 24-42  
53113 Bonn

Tel.: 0228/73-7925  
Fax: 0228/73-4869

Sekretariat.hillgruber@jura.uni-  
bonn.de

Bonn, 14.03.2017

## **Schriftliche Stellungnahme zu**

1. Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

Drucksache 18/11237

2. Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE.

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

Drucksache 18/11012

I.

Der **Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes** (Drucksache 18/11237) sieht zur Umsetzung der am 1. Dezember 2016 erzielten Einigung zwischen der Bundesregierung und der EU-Kommission (vgl. Pressemitteilung der EU-Kommission IP/16/4221) eine Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904) vor, mit der „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“ wird (Drucksache 18/11237, S. 2). Zu diesem Zweck wird die Preisstaffelung bei den Kurzzeitvignetten (für 10 Tage bzw. 2 Monate) noch stärker ausdifferenziert. An die Stelle der bisherigen dreiteiligen Staffelung tritt eine sechsteilige. Dagegen ist weder aus verfassungs- noch aus europarechtlicher Sicht irgendetwas einzuwenden (vgl. insoweit auch die Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes (Unterabteilung Europa Fachbereich Europa) zur Vereinbarkeit des Infrastrukturabgabengesetzes und des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes in der Fassung der von der Bundesregierung beschlossenen Änderungsgesetze mit dem Unionsrecht, PE 6 - 3000 - 5/17 vom 6. Februar 2017, S. 40). Mit der Anpassung der Preise liegt der Tagespreisfaktor (d.h. das Verhältnis des Tagespreises der Zehntagesvignette zu dem rechnerischen Tagespreis der Jahresvignette) nunmehr durchgängig bei maximal 7,3 und erfüllt die Anforderungen, die die Europäische Kommission gestellt hat. Die Preise für die Zweimonatsvignetten wurden entsprechend angepasst.

Auch die bisherige Regelung entspricht jedoch den Vorgaben des europäischen Rechts, ist insbesondere verhältnismäßig. Ich verweise insoweit auf mein dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erstattetes Gutachten über die Vereinbarkeit der Einführung einer Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen auf dem deutschen Bundesfernstraßennetz mit dem Recht der Europäischen Union vom 17.10.2014, S. 60 ff., abrufbar unter:

[http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/infrastrukturabgabe-gutachten.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/infrastrukturabgabe-gutachten.pdf?__blob=publicationFile), S. 60-64. Auch der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages hielt in seiner Ausarbeitung zur Vereinbarkeit der Gesetze zur Einführung einer Infrastrukturabgabe und zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit dem Unionsrecht (PE 6 - 3000 - 68/15) vom 9. Juli 2015 die vorgesehene Preisgestaltung für die Kurzzeitvignetten bereits für verhältnismäßig (siehe ebd., S. 37 f.).

## II.

Hinsichtlich der in der Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes (Unterabteilung Europa Fachbereich Europa) zur Vereinbarkeit des Infrastrukturabgabengesetzes und des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes in der Fassung der von der Bundesregierung beschlossenen Änderungsgesetze mit dem Unionsrecht, PE 6 - 3000 - 5/17 vom 6. Februar 2017 nochmals behandelten Frage nach der generellen Vereinbarkeit der Einführung einer Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen auf dem deutschen Bundesfernstraßennetz unter Ausgleich der damit verbundenen Belastung für Halter von in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Kfz bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht durch einen entsprechenden Steuerentlastungsbetrag bei der Kfz-Steuer mit dem Recht der Europäischen Union verweise ich ebenfalls auf mein Gutachten, abrufbar unter:

[http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/infrastrukturabgabe-gutachten.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/infrastrukturabgabe-gutachten.pdf?__blob=publicationFile) sowie auf meine Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung am 18. März 2015, Ausschuss-Drs. 18(15)193-A und auf den Aufsatz „Europarechtsfragen der ‚Straßenmaut‘“, Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl.) 2016, S. 73 ff.

### III.

Der **Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Gesetzes über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen – Infrastrukturabgabenaufhebungsgesetz – InfrAGAufhG**, (Drucksache 18/11012) sieht die Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes und damit verbundener Rechtsänderungen wie des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vor.

Begründet wird dies mit einer angeblichen Belastung der Beziehungen zu den Nachbarstaaten und einem damit verbundenen außenpolitischen Schaden für die Bundesrepublik Deutschland sowie haushälterischen Risiken mit Blick auf die mit der Infrastrukturabgabe zu erzielenden Einnahmen (Drucksache 18/11012, S. 1 f., 7 f.).

Da diese Gründe nicht rechtlicher Natur sind, nehme ich dazu nicht Stellung. Entschieden zurückgewiesen wird jedoch der an die Bundesregierung und die Europäische Kommission adressierte Vorwurf, mit der erzielten Einigung vom 1.12.2016 werde die „praktische Einführung einer EU-rechtswidrigen Maut“ ermöglicht, was ein „fataler Präzedenzfall“ wäre, „der die Durchsetzung der primärrechtlichen Grundlagen der Europäischen Union in Frage stellt“ (Drucksache 18/11012, S. 2, 7). Die Infrastrukturabgabe ist vielmehr, wie nun auch die Europäische Kommission als der Hüter des Unionsrechts (Art. 17 Abs. 1 S. 3 EUV) anerkennt, auch in Verbindung mit einem die damit verbundene finanzielle Belastung ausgleichenden Steuerentlastungsbetrag bei der Kfz-Steuer, europarechtskonform.



Prof. Dr. Christian Hillgruber

Bonn, den 14. März 2017