

## Stellungnahme

### PKW-Maut

>Der deutsche Einzelhandel benötigt das politische Prestige-Projekt Maut nicht. Stattdessen sollte über die Verteilung der bereits heute zur Verfügung stehenden Mittel diskutiert werden.<

Bundesminister Dobrindt hatte vor der Sommerpause sein Konzept für eine bundesweite PKW-Maut angekündigt. Das auf der Pressekonferenz vom 7. Juli vorgestellte „Infopapier“ umfasst auf vier Seiten die Eckpunkte der „Infrastrukturabgabe“. Wesentliche Fragen, wie z.B. die Konformität mit dem EU-Recht werden nicht beantwortet und die Belastungen für die Verbraucher sowie den Handel sind schon jetzt ablesbar.

Doch ein Ziel ist schon jetzt erreicht: Mit dem Infopapier wird suggeriert, dass durch die Infrastrukturabgabe in Zukunft zusätzliche Mittel für die Sanierung der maroden Verkehrsinfrastruktur bereit gestellt werden können. Jedoch hat Deutschland in Bezug auf die Einnahmen aus der KFZ-Steuer sowie den Abgaben an den Tankstellen kein Einnahmeproblem sondern ein Verteilproblem. Wenn diese Einnahmen bereits heute ausschließlich für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt würden, stünden nach Berechnungen des Bundes der Steuerzahler fast 50 Milliarden Euro zur Verfügung. Der Investitionsetat des Bundes liegt demgegenüber bei jährlich 10 Milliarden Euro – der prognostizierte Fehlbedarf bei 7,2 Milliarden. Ergo: Der tatsächliche Investitionsbedarf von rund 20 Milliarden Euro könnte ohne Weiteres aus den Einnahmen gedeckt werden.

Nach Aussagen von Bundeminister Dobrindt sollen die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe ausschließlich für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. 600 Millionen Euro durch Ausländer und 3,6 Milliarden durch die Bundesbürger. Die Einnahmen der Bundesbürger sollen mit der KFZ-Steuer verrechnet werden, so dass es zu keinen Mehrbelastungen kommt. Dies ist jedoch gleichbedeutend mit 3,6 Milliarden Euro Mindereinnahmen aus der KFZ-Steuer für Bundesfinanzminister Schäuble. Diese Frage ist jedoch bisher völlig ungeklärt. Es ist zu befürchten, dass diese Mindereinnahmen kompensiert werden müssen, so dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur letztendlich doch wie eine Steuererhöhung für den Verbraucher wirken wird. Der Euro für die Infrastruktur steht dem Handel nicht mehr zur Verfügung wodurch für der Handel wieder einmal der Anteil an der Verfügbarkeit vom Nettoeinkommen sinken wird.

Zudem hat die Europäische Kommission bereits angekündigt hat, dass eine einseitige Schlechterstellung von EU-Ausländern nicht mit dem europäischen Recht vereinbar ist. Jegliche zusätzliche Belastung der Bundesbürger würde demnach die Europakonformität des Vorhabens erhöhen.

Doch für den Handel würden sich infolge der Infrastrukturabgabe weitere gravierende Auswirkungen ergeben: Mit der PKW Maut wird voraussichtlich eine neue Wettbewerbsverzerrung in den grenznahen Gebieten eingeführt. Hiervon sind Händler in einem Großteil der Bundesländern direkt betroffen. Dies könnte beispielsweise neben den liberaleren Ladenöffnungszeiten in den Niederlanden, die zweite bedeutende Benachteiligung für den Handel auf deutscher Seite werden.

Bei allen wünschenswerten Bemühungen die Finanzierung für die Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen ist festzuhalten, dass mit der Infrastrukturabgabe lediglich 600 Millionen Euro (unter dem Vorbehalt der EU) zusätzlich durch Ausländer eingenommen würden. Ein Großteil diese Einnahmen würde durch den Verwaltungsaufwand gezehrt werden. Die direkten

negativen Auswirkungen auf den grenznahen Einzelhandel sind dagegen absehbar und die Mehrbelastung der Verbraucher wahrscheinlich.

Wir fordern daher ein Ende dieses politischen Prestigeprojektes und eine ehrliche Diskussion über die Verteilung der bereits heute zur Verfügung stehenden Einnahmen aus dem Verkehr für den Verkehr.