
TOP 7a:

Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen

Drucksachen: 154/15 und zu 154/15

I. Zum Inhalt des Gesetzes

Um den hohen Standard des stark belasteten Bundesfernstraßennetzes aufrecht zu erhalten und den prognostizierten Verkehrszuwachs im Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können, beabsichtigt der Bund mehr als bisher in den Erhalt sowie in den Ausbau der Verkehrswege zu investieren.

Neben einer Ausweitung und Vertiefung der Lkw-Maut sollen deshalb alle Nutzer des deutschen Bundesfernstraßennetzes einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung seines Erhalts und Ausbaus leisten.

Während Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bereits über die Zahlung der in den Gesamthaushalt fließenden Kraftfahrzeugsteuer indirekt zur Finanzierung der Verkehrswege beitragen, sind Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die das deutsche Bundesfernstraßennetz nutzen, bislang nicht an der Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus des Netzes beteiligt. Es soll deshalb eine Infrastrukturabgabe eingeführt werden, die von Haltern von im Inland und im Ausland zugelassenen PKW und Wohnmobilen gleichermaßen für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu entrichten ist.

Gleichzeitig sollen in einem gesonderten Gesetzgebungsverfahren in das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) Steuerentlastungsbeträge aufgenommen werden. Damit soll sichergestellt werden, dass Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen keine zusätzlichen Belastungen auferlegt werden.

Im Gesetz wird die Vereinbarkeit mit dem EU-Recht damit begründet, dass die EU-Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, zwischen den verschiedenen Säulen der Infrastrukturfinanzierung Verschiebungen vorzunehmen. So können sie die Nutzerfinanzierung durch die Einführung einer Benutzungsabgabe stärken. Vor diesem Hintergrund sollen die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe vollständig zweckgebunden in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Wegen fehlenden spezifischen unionsrechtlichen Vorgaben stehe es somit jedem EU-Mitgliedstaat grundsätzlich frei, ein System zur Erhebung nationaler Straßen-

benutzungsentgelte auf leichte Privatfahrzeuge (Vignetten-System) einzuführen. Des Weiteren wird im Gesetz angeführt, dass die Pflicht zur Zahlung der Infrastrukturabgabe unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Wohnort des Nutzers und unabhängig vom Ort der Zulassung des Kraftfahrzeugs besteht. Alle Nutzer des deutschen Bundesfernstraßennetzes würden künftig bei der Infrastrukturabgabe in gleicher Weise zu dessen Finanzierung beitragen. Die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Nutzung des deutschen Bundesfernstraßennetzes stelle somit, auch in Kombination mit entsprechenden Steuerentlastungsbeträgen bei der Kraftfahrzeugsteuer für Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen, keine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit dar.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde in der 98. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. März 2015 in geänderter Fassung angenommen.

Mit den beschlossenen Änderungen sollen in erster Linie die Verfahrensabläufe bei der Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe durch teilweise neue Aufgabenzuweisungen optimiert werden. Die neuen Aufgabenzuordnungen machen neue Datenwege erforderlich, die entsprechend angepasst werden. Die Belange des Datenschutzes sind laut Gesetzesbegründung vollumfänglich gewahrt. Darüber hinaus soll mit den Änderungen klar gestellt werden, dass im Rahmen der Erhebung der Infrastrukturabgabe keine unzulässige Mischverwaltung etabliert wird.

Im Einzelnen wurden folgende Änderungen aufgenommen:

- Das Gesetz räumt dem Kraftfahrt-Bundesamt das Recht ein, einem privaten Dritten (Betreiber) die Erhebung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, zu übertragen. Um die Erhebung für alle Kraftfahrzeuge bei einer Stelle zu bündeln, ist dem Kraftfahrt-Bundesamt auch die Übertragung der Erhebung der Abgabe für alle Kraftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, möglich. Die Führung des Infrastrukturabgabenregisters verbleibt beim Kraftfahrt-Bundesamt.
- Die Einführung der Bezeichnung "Infrastrukturabgabebehörde" soll im Gesetzestext klar zum Ausdruck bringen, welche Aufgaben dem Kraftfahrt-Bundesamt oder dem Betreiber als Abgabenerhebungsbehörde zufallen.
- Die Zuständigkeit für die Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren wird beim Bundesamt für Güterverkehr angesiedelt. Dadurch werden die beim Bundesamt für Güterverkehr bereits bestehenden Kompetenzen für diese Aufgabenbereiche genutzt. Durch diese Zuständigkeitsänderung wurden weitere Folgeänderungen im Hinblick auf Regelungen insbesondere zur Datenerhebung, Datenübermittlung und Datenspeicherung sowie zu den Löschrufen notwendig.

- Der Beginn der Abgabenerhebung in § 16 wird nicht mehr - wie im Gesetzesentwurf der Bundesregierung ursprünglich vorgesehen - per Rechtsverordnung festgelegt, sondern am Zeitpunkt der festgestellten technischen Einsatzbereitschaft des Infrastrukturabgabensystems ausgerichtet.
- Die Abgabensätze für die Zehntages- und Zweimonatsvignetten werden neu ausgestaltet. Der Preis für die Kurzzeitvignetten richtet sich dabei nach dem Preis, der für eine Jahresvignette für das jeweilige Fahrzeug entrichtet werden müsste. Dadurch soll sichergestellt werden, dass das Verhältnis des Tagespreises für die Kurzzeitvignette zum Tagespreis für die Jahresvignette innerhalb des von der Kommission akzeptierten Rahmens liegt. Durch diese Umgestaltung der Infrastrukturabgabe erhöhen sich die Gesamteinnahmen laut Gesetzesbegründung insgesamt um rund 13,6 Mio. Euro.

II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Finanzausschuss** empfehlen dem Bundesrat, zu dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Gesetz, wie aus der **BR-Drucksache 154/1/15** ersichtlich, den Vermittlungsausschuss gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes anzurufen.

