

TOP 26a:

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes

Drucksache: 70/17

I. Zum Inhalt des Gesetzentwurfes

Das "Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen" vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904) ist am 12. Juni 2015 in Kraft getreten. Die Kommission hat hiergegen ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, bis zu dessen Ende der Vollzug des Gesetzes aufgeschoben wurde. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung soll nun die EU-Rechtskonformität hergestellt werden.

Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe in Deutschland soll der Systemwechsel von der Steuer- hin zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur vorangetrieben und eine gerechte Beteiligung auch der Nutzer von Personenkraftwagen an der Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes herbeigeführt werden. Die Staffelung der Kurzzeitvignetten und deren Tarifhöhe soll an den Vorgaben des Artikel 7a der Richtlinie 1999/61/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ausgerichtet werden. Zudem sollen die im Kraftfahrzeugsteuergesetz aufgenommenen Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge erhöht werden.

II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** lehnen den Gesetzentwurf ab und kritisieren, die Abgabe baue Schranken zwischen Deutschland und seinen europäischen Nachbarn auf. Leidtragende seien insbesondere Grenzregionen, in denen vielfältige Handels- und Alltagsbeziehungen die europäische Idee mit Leben erfüllten. Auch bestehe neben nachteiligen Auswirkungen für grenznahe Unternehmen die Gefahr, dass durch Ausweichverkehre eine erhebliche Mehrbelastung des nachgeordneten Straßennetzes entsteht. Eine Regelung, mit der in den Grenzregionen bestimmte Autobahnabschnitte von der Abgabepflicht freigestellt werden, sei daher zwingend erforderlich.

Des Weiteren bemängeln sie, die Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe in Form von zeitabhängigen Vignetten sei für die verfolgte Ausweitung der Nutzerfinanzierung ungeeignet, da die Vignetten nutzungsunabhängig vorgesehen seien. Überdies könne die Infrastrukturabgabe ohne Bezug zur Fahrleistung nicht die notwendige Lenkungswirkung zu umweltverträglichem Verhalten entfalten.

Kritisiert wird auch, dass mit der Infrastrukturabgabe eine Bemaunungslücke etwa für Lkw bis 7,5 Tonnen entstehe.

Zudem seien hohe Anlaufkosten und jährlich laufende System- und Verwaltungskosten zu erwarten. Es sei zumindest zweifelhaft, ob die voraussichtlichen Mauteinnahmen die Ausgaben decken können. Die Abgabe bleibe daher auch mit den geplanten Änderungen unverhältnismäßig und mit einem nicht vertretbaren Bürokratieaufwand verbunden.

Die Gefahr eines erneuten EU-Vertragsverletzungsverfahrens bestehe weiterhin.

Schließlich sei die politische Signalwirkung nicht mit den Grundgedanken und Zielen der europäischen Einigung vereinbar.

Der **Finanzausschuss** teilt grundsätzlich das Ziel einer nachhaltigen Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, sieht jedoch ein Missverhältnis zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen. Er bedauert, dass die Bundesregierung bisher keine nachvollziehbaren und soliden Berechnungen für die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben vorgelegt habe und bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren valide Berechnungen vorzulegen.

Nähere Einzelheiten ergeben sich aus **BR-Drucksache 70/1/17**.