

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

- a) **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 18/3990 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen

- b) **Antrag der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Thomas Lutze,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/806 –**

Keine Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland

A. Problem

Zu Buchstabe a

Um den hohen Standard des stark belasteten Bundesfernstraßennetzes aufrechtzuerhalten und den prognostizierten Verkehrszuwachs im Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können, muss mehr noch als bisher in den Erhalt sowie in den Ausbau der Verkehrswege investiert werden. Mit einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung können größere Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt und mehr Planungssicherheit für die Finanzierung von dringend erforderlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen erlangt werden. 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. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die das deutsche Bundesfernstraßennetz nutzen, sind bislang nicht an der Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus des Netzes beteiligt.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland ablehnen soll und er die Bundesregierung auffordern soll, alle Planungen für die Einführung einer Pkw-Maut unverzüglich einzustellen.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Einführung einer Infrastrukturabgabe, die von Haltern von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen gleichermaßen für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu entrichten ist. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sind zunächst nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig. Von allen Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen muss die Infrastrukturabgabe grundsätzlich jeweils für ein Jahr entrichtet werden. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen können zwischen einer Jahresvignette oder einer Kurzzeitvignette wählen.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3990 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 18/806 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3990.

Zu Buchstabe b

Annahme des Antrags auf Drucksache 18/806.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3990 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

I. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Wörter „und nicht auf Antrag zum Verkehr zugelassen“ gestrichen.

bb) Die Nummern 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„2. Kraftfahrzeugen, die

a) im Dienst

aa) der Polizeibehörden,

bb) der Zollverwaltung,

cc) der Bundeswehr,

dd) eines Hauptquartiers im Sinne des Abkommens vom 13. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Obersten Hauptquartier der Alliierten Mächte, Europa, über die besonderen Bedingungen für die Einrichtung und den Betrieb internationaler militärischer Hauptquartiere in der Bundesrepublik Deutschland (BGBl. 1969 II S. 2009),

ee) eines Hauptquartiers im Sinne des Protokolls vom 28. August 1952 über die Rechtsstellung der auf Grund des Nordatlantikvertrags errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere (BGBl. 1969 II S. 2000),

ff) einer Truppe oder eines zivilen Gefolges im Sinne des Abkommens vom 19. Juni 1951 zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen (BGBl. 1961 II S. 1190),

gg) einer Truppe oder eines zivilen Gefolges im Sinne des Übereinkommens vom 19. Juni 1995 zwischen den Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrags und den anderen an der Partnerschaft für den Frieden teilnehmenden Staaten über die Rechtsstellung ihrer Truppen (BGBl. 1998 II S. 1340) oder

hh) ausländischer Streitkräfte verwendet werden oder

- b) auf ein Mitglied einer Truppe oder des zivilen Gefolges einer Truppe oder einen Angehörigen eines solchen Mitglieds
 - aa) im Sinne des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1218), das zuletzt durch Abkommen vom 28. September 1993 (BGBl. 1994 II S. 2598) geändert worden ist, oder
 - bb) im Sinne des Übereinkommens vom 7. Februar 1969 über die Rechtsstellung des einem internationalen militärischen Hauptquartier der NATO in der Bundesrepublik Deutschland zugeteilten Personals der Entsendestaaten (BGBl. 1969 II S. 2044)zugelassen sind,
- 3. Kraftfahrzeugen, die überwiegend zum Wegebau verwendet werden und für den Bund, ein Land, eine Gemeinde, einen Gemeindeverband, einen Zweckverband oder eine diesen Gebietskörperschaften vergleichbare Gebietskörperschaft im Ausland zugelassen sind,“.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Soweit für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes nach Absatz 1 durch die für das Erheben der Infrastrukturabgabe nach § 4 Absatz 1 zuständige Behörde (Infrastrukturabgabebehörde) festgestellt ist, ist dies vom Kraftfahrt-Bundesamt im Infrastrukturabgaberegister nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 von Amts wegen einzutragen. Halter von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen können bei der Infrastrukturabgabebehörde beantragen, dass das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes im Sinne des Absatzes 1 festgestellt und vom Kraftfahrt-Bundesamt in das Infrastrukturabgaberegister nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 eingetragen wird.“
- 2. § 4 wird durch die folgenden §§ 4 und 5 ersetzt:

„§ 4

Infrastrukturabgabebehörde

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt ist zuständig für die Erhebung der Infrastrukturabgabe. Es kann einem privaten Dritten die Erhebung der Infrastrukturabgabe, die Durchführung der Mahnungen nach § 3 Absatz 3 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes und den Erlass von Vollstreckungsanordnungen übertragen (Betreiber). Die

Übertragung nach Satz 2 ist vom Kraftfahrt-Bundesamt im Bundesanzeiger bekannt zu geben. Der Betreiber unterliegt der Aufsicht des Kraftfahrtbundesamtes.

(2) Im Falle der Übertragung nach Absatz 1 Satz 2 hat der Betreiber die Einnahmen aus der Erhebung der Infrastrukturabgabe taggleich an eine Bundeskasse abzuführen. Soweit es für die Erfüllung der übertragenen haushaltsrechtlichen Aufgaben erforderlich ist, kann der Betreiber Anordnungen zur Annahme oder Leistung von Zahlungen nach § 70 der Bundeshaushaltsordnung erteilen, die von den Bundeskassen ausgeführt werden. Dem Betreiber obliegt zur Erfüllung der Aufgaben außerdem die Wahrnehmung des Zahlungsverkehrs als für Zahlungen zuständige Stelle. Die notwendigen Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung und die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen sind insoweit entsprechend anzuwenden. Das Nähere wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen bestimmt.

§ 5

Entrichtung der Infrastrukturabgabe

(1) Die Infrastrukturabgabe ist von dem Schuldner nach § 3 vor Benutzung von abgabepflichtigen Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3, durch Erwerb einer elektronischen Vignette (Vignette) an die Infrastrukturabgabebehörde zu entrichten. Die Höhe der jeweilig zu entrichtenden Infrastrukturabgabe ergibt sich aus der Anlage zu § 8. Sie wird für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge von der Infrastrukturabgabebehörde durch Bescheid festgesetzt. Für im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge gilt die bei Erwerb der Vignette ausgegebene Buchungsbestätigung als Bescheid. Unbeschadet des Satzes 1 gilt die Vignette für Kraftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, mit erteilter Zulassung als erworben. Die Vignette gilt für ein bestimmtes Kraftfahrzeug mit dem ihm zugeteilten Kennzeichen. Der Erwerb der Vignette berechtigt zur Benutzung aller Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3, während des Zeitraums der Gültigkeit der Vignette. Ein Widerspruchsverfahren findet nicht statt.

(2) Die Verpflichtung zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe entsteht erstmals für Kraftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind und die

1. vor dem nach § 16 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung zugelassen worden sind, zum Zeitpunkt des nach § 16 festgelegten Beginns der Abgabenerhebung,
2. ab dem nach § 16 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung zugelassen werden, zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeugs.

In den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 ist die erstmalige Entrichtung der Abgabe bis zum Ende des laufenden Entrichtungszeitraums der Kraftfahrzeugsteuer (Rumpfjahr) für das jeweilige Kraftfahrzeug zinslos gestundet. Halter von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 haben in den Fällen des Satzes 1 ein SEPA-Lastschrift-Man-

dat zugunsten der Infrastrukturabgabebehörde zum Einzug der Infrastrukturabgabe vom Konto des Fahrzeughalters oder vom Konto eines Dritten bei einem Geldinstitut zu erteilen. Das SEPA-Lastschrift-Mandat nach Satz 3 ist der Infrastrukturabgabebehörde zu erteilen

1. im Falle des Satzes 1 Nummer 1 spätestens einen Monat vor Beginn des jeweiligen individuellen Entrichtungszeitraums und
2. im Falle des Satzes 1 Nummer 2 nach Maßgabe des § 9 Absatz 3 und 4 mit dem Antrag auf Zulassung des Fahrzeugs.

(3) § 13 Absatz 3, die §§ 14, 16 bis 19 und 21 des Bundesgebührengesetzes sind, soweit sich aus diesem Gesetz oder aus den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen nicht etwas anderes ergibt, mit der Maßgabe anzuwenden, dass abweichend von § 16 Absatz 1 des Bundesgebührengesetzes ein Säumniszuschlag erhoben werden kann,

1. der 5 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz des rückständigen Betrages jährlich beträgt und
2. der mit Ablauf des fünften Tages nach dem Tag der Fälligkeit der Infrastrukturabgabe zu entrichten ist.

(4) Die Verpflichtung zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe für ein Kraftfahrzeug, das nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen ist, entsteht mit der ersten Benutzung einer abgabepflichtigen Straße im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3, nach einem Grenzübertritt. Schuldner der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, haben bei der Erhebung der Infrastrukturabgabe mitzuwirken und die für die Infrastrukturabgabe maßgeblichen Tatsachen ordnungsgemäß anzugeben. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten zur Mitwirkung bei der Erhebung der Infrastrukturabgabe nach Satz 1 zu regeln.“

3. Der bisherige § 5 wird § 6 und wie folgt gefasst:

„§ 6

Infrastrukturabgaberegister

(1) Zum Zweck der Erhebung der Infrastrukturabgabe führt das Kraftfahrt-Bundesamt ein Infrastrukturabgaberegister über

1. Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind,
2. Kraftfahrzeuge, für die im Geltungsbereich dieses Gesetzes eine Infrastrukturabgabe entrichtet wird oder für die ein Ausnahmetatbestand nach § 2 Absatz 1 vorliegt, unabhängig vom Ort der Zulassung und
3. andere als in § 1 Absatz 1 bezeichnete Kraftfahrzeuge.

Kraftfahrzeuge nach Satz 1 Nummer 3 werden nur auf Antrag des Halters des Kraftfahrzeugs im Infrastrukturabgaberegister geführt.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf zur Führung des Infrastrukturabgaberegisters folgende Daten speichern:

1. Halterdaten im Sinne des § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes,
2. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs einschließlich des Nationalitätenkennzeichen,
3. Hubraum, Emissionsklasse, Kraftstoffart und Energiequelle des Kraftfahrzeugs, bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2 mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil das zulässige Gesamtgewicht,
4. Klasse und Art des Aufbaus im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG,
5. Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
6. Datum der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs,
7. Höhe der festgesetzten Infrastrukturabgabe,
8. Zeitraum, für den die Infrastrukturabgabe festgesetzt wurde,
9. Ort und Zeit der Entrichtung der Infrastrukturabgabe,
10. Ausnahmetatbestände nach § 2,
11. Ausnahmetatbestände und Vergünstigungen nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz,
12. Entrichtungszeitraum der Kraftfahrzeugsteuer,
13. Zeitraum, für den das Kraftfahrzeug zugelassen wurde und Betriebszeitraum,
14. Merkmal Übermittlungssperre,
15. Merkmal Abgabepflicht.

(3) Für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge übernimmt das Kraftfahrt-Bundesamt die Daten nach Absatz 2 Nummer 1 bis 6 und 13 bis 14 aus dem Zentralen Fahrzeugregister. Hinsichtlich der Übernahme ist § 41 des Straßenverkehrsgesetzes nicht anzuwenden.

(4) Für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge erhebt die Infrastrukturabgabebehörde die Daten nach Absatz 2 Nummer 2 bis 4 und 7 und übermittelt diese sowie die Daten nach Absatz 2 Nummer 7 bis 10 und 15 unabhängig vom Ort der Zulassung im automatisierten Verfahren an das Kraftfahrt-Bundesamt zum Zweck der Speicherung im Infrastrukturabgaberegister nach Absatz 2. Die Infrastrukturabgabebehörde darf zu dem in Absatz 1 benannten Zweck ferner folgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. Name und Anschrift von Haltern nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassener Kraftfahrzeuge,
2. Bankverbindung desjenigen, für dessen Konto das SEPA-Lastschrift-Mandat nach § 5 Absatz 2 Satz 3 erteilt wurde,
3. Belegnummer und Kassenzeichen des jeweiligen Zahlungsvorgangs,
4. Zahlungsstatus.

(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt ruft im automatisierten Verfahren die Daten nach Absatz 2 Nummer 11 und 13 in Verbindung mit

den Nummern 2, 5 und 6 sowie einmalig zur Festsetzung der Infrastrukturabgabe für das Rumpffahr im Sinne des § 5 Absatz 2 Satz 2 die Daten nach Absatz 2 Nummer 12 von den Bundesfinanzbehörden ab. § 30 der Abgabenordnung steht dem Abruf der Steuerdaten nach Satz 1 nicht entgegen. Die Bundesfinanzbehörden prüfen die Zulässigkeit der Abrufe nach Satz 1, wenn dazu Anlass besteht. Sie haben die nach § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen schriftlich festzulegen und zu gewährleisten, dass die Übermittlung personenbezogener Daten zumindest durch geeignete Stichprobenverfahren festgestellt und überprüft werden kann.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt den zuständigen Bundesfinanzbehörden im automatisierten Verfahren die Daten nach Absatz 2 Nummer 1 bis 8 zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes.

(7) Die Infrastrukturabgabebehörde darf die Daten nach Absatz 2 zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz im automatisierten Verfahren aus dem Infrastrukturabgaberegister abrufen, verarbeiten und nutzen. Sofern im Zentralen Fahrzeugregister eine Übermittlungssperre nach § 41 des Straßenverkehrsgesetzes eingetragen ist, so gilt diese auch für die Übermittlung aus dem Infrastrukturabgaberegister. Für die Erteilung automatisierter Bescheide können die einer Übermittlungssperre unterliegenden Daten automatisiert entsperrt werden, wenn die Daten durch technische und organisatorische Maßnahmen gegen unautorisierte Zugriffe geschützt sind. Für die Datenübermittlung gilt § 43 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend. § 30 der Abgabenordnung steht dem Abruf der Steuerdaten nach Satz 1 nicht entgegen.

(8) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat über die in Absatz 7 und in § 11 Absatz 4 genannten Abrufe aus dem Infrastrukturabgaberegister Aufzeichnungen zu fertigen, die die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten müssen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen. Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft die Zulässigkeit der Abrufe, wenn dazu Anlass besteht. Es hat die nach § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen schriftlich festzulegen und zu gewährleisten, dass die Übermittlung personenbezogener Daten zumindest durch geeignete Stichprobenverfahren festgestellt und überprüft werden kann.

(9) Die Infrastrukturabgabebehörde übermittelt der zuständigen Vollstreckungsbehörde im automatisierten Verfahren die Daten nach Absatz 4 Satz 2 und die nach Absatz 7 Satz 1 abgerufenen Daten nach Absatz 2, soweit diese zur Vollstreckung erforderlich sind.

(10) Die Daten nach den Absätzen 2 und 4 Satz 2 dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.“

4. Die bisherigen §§ 6 bis 16 werden die §§ 7 bis 17.
5. Der neue § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 15“ durch die Angabe „§ 16“ und die Angabe „§ 4“ durch die Angabe „§ 5“ ersetzt.
 - b) Dem Absatz 4 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Satz 1 gilt für Fahrzeuge, denen ein Saisonkennzeichen zugeteilt wurde, entsprechend. Im Falle des Satzes 3 entspricht der Entrichtungszeitraum dem fahrzeugzulassungsrechtlichen Betriebszeitraum.“
 - c) In Absatz 5 Satz 6 wird die Angabe „§ 4“ durch die Angabe „§ 5“ ersetzt.
 - d) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „Das Kraftfahrt-Bundesamt“ durch die Wörter „Die Infrastrukturabgabebehörde“ und in Satz 2 das Wort „es“ durch das Wort „sie“ ersetzt.
6. Der neue § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Nachweis der Entrichtung

(1) Der Schuldner der Infrastrukturabgabe hat auf Verlangen der Infrastrukturabgabebehörde die ordnungsgemäße Entrichtung der Infrastrukturabgabe nachzuweisen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten über das Verfahren bei der Infrastrukturabgabebehörde zum Nachweis der Entrichtung der Infrastrukturabgabe zu regeln.

(3) Die Zulassung eines Kraftfahrzeuges im Sinne des § 1 Absatz 1 in der Bundesrepublik Deutschland setzt voraus, dass der Halter des Kraftfahrzeugs schriftlich oder elektronisch gegenüber den nach Landesrecht zuständigen Behörden ein rechtswirksames SEPA-Lastschrift-Mandat zum Einzug der Infrastrukturabgabe von einem Konto des Fahrzeughalters oder eines Dritten bei einem Geldinstitut erteilt oder eine Bescheinigung vorlegt, wonach die Infrastrukturabgabebehörde auf ein SEPA-Lastschrift-Mandat wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet. Bei Nichterteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats nach Satz 1 ist die Zulassung des Kraftfahrzeugs zu versagen. Die nach Satz 1 erteilten SEPA-Lastschrift-Mandate sind an die Infrastrukturabgabebehörde zu übermitteln.

(4) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann auf die Vorlage eines SEPA-Lastschrift-Mandats verzichten, wenn der Halter des Kraftfahrzeugs

1. eine Bescheinigung der Infrastrukturabgabebehörde vorlegt, dass er von der Infrastrukturabgabe ausgenommen ist oder
2. durch Vorlage geeigneter Unterlagen glaubhaft macht, dass ein Anspruch auf Ausnahme von der Infrastrukturabgabe bestehen kann.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 hat der Halter des Fahrzeugs zugleich über die nach Landesrecht zuständige Behörde bei der Infra-

strukturabgabebehörde einen Antrag auf Befreiung von der Infrastrukturabgabe zu stellen und binnen einer Frist von vier Wochen die zum Nachweis erforderlichen Unterlagen der Infrastrukturabgabebehörde nachzureichen.

(5) Die Zulassung des Fahrzeugs darf erst erfolgen, wenn die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen werden soll, keine Infrastrukturabgabenrückstände hat. § 276 Absatz 4 der Abgabenordnung ist hierbei entsprechend anzuwenden. Ein halterbezogener Infrastrukturabgabenrückstand von weniger als 5 Euro steht der Zulassung nicht entgegen. Die Infrastrukturabgabebehörde darf der nach Landesrecht zuständigen Behörde Auskünfte über Infrastrukturabgabenrückstände der Fahrzeughalter erteilen. Die für die Prüfung der Infrastrukturabgabenrückstände erforderlichen Daten sind der nach Landesrecht zuständigen Behörde elektronisch zur Verfügung zu stellen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde darf das Ergebnis der Prüfung der Infrastrukturabgabenrückstände der Person mitteilen, die das Fahrzeug zulässt. Beauftragt der Abgabepflichtige einen Dritten mit der Zulassung des Fahrzeugs, so hat er sein Einverständnis hinsichtlich der Bekanntgabe seiner infrastrukturabgabenrechtlichen Verhältnisse durch die nach Landesrecht zuständige Behörde an den Dritten schriftlich zu erklären. Die Zulassung des Fahrzeugs ist in diesen Fällen von der Vorlage der Einverständniserklärung abhängig.

(6) Ist die Infrastrukturabgabe nicht entrichtet worden, so hat die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag der Infrastrukturabgabebehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I oder den Fahrzeugschein einzuziehen und das amtliche Kennzeichen zu entstempeln (Abmeldung von Amts wegen). Sie trifft die hierzu erforderlichen Anordnungen durch schriftlichen Verwaltungsakt (Außerbetriebsetzung).“

7. Der neue § 10 wird wie folgt geändert:
 - a) In den Absätzen 1 und 2 Satz 1 bis 3 wird jeweils die Angabe „§ 6“ durch die Angabe „§ 7“ ersetzt.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 und Absatz 5 werden jeweils die Wörter „beim Kraftfahrt-Bundesamt oder einem Betreiber im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1“ durch die Wörter „der Infrastrukturabgabebehörde“ ersetzt.
 - c) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Das Kraftfahrt-Bundesamt“ durch die Wörter „Die Infrastrukturabgabebehörde“ ersetzt.
8. Der neue § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 5 wird das Wort „Antriebsart“ durch die Wörter „Kraftstoffart und Energiequelle“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 6 wird das Wort „Aufbauart“ durch die Wörter „Art des Aufbaus“ ersetzt.
 - b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Das Bundesamt für Güterverkehr und der private Dritte im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 übermitteln die Daten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 6 zum Zweck der Überwachung des Betreibers nach § 4 Absatz 1 Satz 2 an das Kraftfahrt-Bundesamt. Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die ihm nach

Satz 1 übermittelten Daten zu dem dort genannten Zweck speichern und nutzen. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.“

- c) In Absatz 4 werden die Wörter „nach § 5 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 sowie Absatz 3 Nummer 1 und 2 darüber hinaus“ durch die Wörter „nach § 6 Absatz 2“ ersetzt.
 - d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird aufgehoben.
 - bb) Im neuen Satz 1 werden die Wörter „Er hat darüber hinaus“ durch die Wörter „Der Fahrzeugführer hat“ ersetzt.
 - cc) Im neuen Satz 3 wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 1“ ersetzt.
 - e) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Die zur Überwachung befugten Personen des Bundesamtes für Güterverkehr sind berechtigt, die Infrastrukturabgabe nach § 12 und eine Sicherheitsleistung in Höhe des zu erwartenden Bußgeldes nach § 14 nebst Verfahrenskosten am Ort der Überwachung zu erheben. Sie können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe untersagen, wenn die Infrastrukturabgabe trotz Aufforderung am Ort der Überwachung nicht entrichtet wird und Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Infrastrukturabgabe nach § 12 begründen. Sie können die Weiterfahrt ferner untersagen, wenn die zur Durchführung der Überwachung erforderlichen Unterlagen nicht ausgehändigt werden, die verlangten Auskünfte nicht erteilt werden oder eine nach § 46 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit § 132 Absatz 1 Nummer 1 der Strafprozessordnung angeordnete Sicherheitsleistung nicht oder nicht vollständig erbracht wird.“
9. Der neue § 12 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Im Wortlaut vor Nummer 1 werden die Wörter „vom Kraftfahrt-Bundesamt“ durch die Wörter „von der Infrastrukturabgabebehörde“ ersetzt.
 - bbb) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 4 Absatz 1 Satz 1“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.
 - bb) In Satz 4 wird die Angabe „§ 6“ durch die Angabe „§ 7“ ersetzt.
 - cc) In Satz 5 wird die Angabe „§ 9“ durch die Angabe „§ 10“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „Unbeschadet des § 10 darf das Kraftfahrt-Bundesamt“ werden durch die Wörter „Unbeschadet des § 11 darf die Infrastrukturabgabebehörde“ ersetzt.
 - bb) Das Wort „Aufbauart“ wird durch die Wörter „Art des Aufbaus“ ersetzt.

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 ist für die nachträgliche Erhebung der Abgabe das Bundesamt für Güterverkehr zuständig, wenn die Erhebung im Rahmen der dem Bundesamt für Güterverkehr obliegenden Überwachung nach § 11 Absatz 1 erfolgt.“

10. Der neue § 13 wird wie folgt gefasst:

„§ 13

Datenlöschung, Geschäftsstatistiken

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die nach § 6 Absatz 2 gespeicherten Daten und die ihm nach § 11 Absatz 3 übermittelten Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie für die Erfüllung der nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben nicht mehr erforderlich sind.

(2) Die Infrastrukturabgabebehörde hat die nach § 6 Absatz 7 Satz 1 abgerufenen Daten nach § 6 Absatz 2 Nummer 1, 2, 5 und 6 sowie die Daten nach § 6 Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 und 2 ein Jahr nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Entrichtungszeitraum endet, zu löschen. Die übrigen nach § 6 Absatz 7 Satz 1 abgerufenen Daten nach § 6 Absatz 2 sowie die übrigen Daten nach Absatz 4 Satz 2 sind sechs Jahre nach der Erhebung der Daten zu löschen.

(3) Bilder und Daten, die im Rahmen der Überwachung nach § 11 Absatz 2 Satz 1 erhoben und gespeichert wurden, sind unverzüglich zu löschen, sobald feststeht, dass die Infrastrukturabgabe entrichtet worden ist.

(4) Bilder und Daten, die im Rahmen der Überwachung nach § 11 Absatz 2 Satz 1 erhoben und gespeichert wurden, sind unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Fahrzeug nicht der Abgabepflicht unterliegt.

(5) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 11 Absatz 2 nach Abschluss des Verfahrens zur nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe nach § 12 und des Ordnungswidrigkeitsverfahrens nach § 14 zu löschen.

(6) Nach diesem Gesetz gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form zur Erstellung von Geschäftsstatistiken verwendet werden.“

11. Der neue § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Wörter „§ 4 Absatz 1 Satz 1“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 10 Absatz 5 Satz 4“ durch die Wörter „§ 11 Absatz 5 Satz 3“ ersetzt.

cc) In Nummer 3 wird die Angabe „§ 10 Absatz 6“ durch die Angabe „§ 11 Absatz 6“ ersetzt.

b) In Absatz 3 wird das Wort „Kraftfahrt-Bundesamt“ durch die Wörter „Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt.

12. Im neuen § 15 wird Satz 2 wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 9“ durch die Angabe „§ 10“ ersetzt.

- b) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Aufwand“ die Wörter „für die Vollstreckung der Infrastrukturabgabe und“ eingefügt.
13. Der neue § 16 wird wie folgt gefasst:

„§ 16

Beginn der Abgabenerhebung

(1) Das Kraftfahrtbundesamt hat mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bei Vorliegen der technischen Einsatzbereitschaft des zur Erhebung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Systems unverzüglich

1. die technische Einsatzbereitschaft des zur Erhebung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Systems festzustellen und
2. die Feststellung nach Nummer 1 im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

Im Falle des § 4 Absatz 1 Satz 2 gilt die technische Einsatzbereitschaft im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 als festgestellt, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Betreiber die erste vorläufige Erlaubnis zum Betrieb des zur Erhebung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Systems erteilt hat.

(2) Die Erhebung der Infrastrukturabgabe beginnt mit dem ersten Tag des vierten Monats, der auf den Monat der Bekanntmachung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 folgt. Dieser Tag ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unverzüglich im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

(3) Die Infrastrukturabgabebehörde beginnt abweichend von Absatz 2 Satz 1 bereits ab dem Tag, der auf die Bekanntmachung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 folgt, unverzüglich mit der Festsetzung der Infrastrukturabgabe für die in § 5 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bezeichneten Kraftfahrzeuge mit Wirkung für den Beginn der Erhebung der Infrastrukturabgabe.“

14. Folgender § 18 wird angefügt:

„§ 18

Evaluierung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt unter Beteiligung des Bundesministeriums der Finanzen zwei Jahre nach der Feststellung der technischen Einsatzbereitschaft des zur Erhebung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Systems durch das Kraftfahrt-Bundesamt dem Deutschen Bundestag einen Bericht zu den tatsächlichen Netto-Einnahmen, den wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Grenzregionen, den gesamten Erfüllungsaufwand (Bürokratiekosten) der Infrastrukturabgabe, den auf Grundlage des § 2 Absatz 3 getroffenen Maßnahmen und zur Angemessenheit der Rechtsbehelfsmöglichkeiten in Zusammenhang mit der Erhebung der Infrastrukturabgabe vor.“

15. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

„Anlage
(zu § 8)

Abgabensätze

- (1) Die Infrastrukturabgabe beträgt für die
1. Zehntagesvignette für Kraftfahrzeuge, für die für eine Jahresvignette nach Nummer 3 eine Infrastrukturabgabe in Höhe von
 - a) weniger als 40 Euro zu entrichten ist, 5 Euro,
 - b) weniger als 70 Euro zu entrichten ist, 10 Euro und
 - c) 70 Euro oder mehr zu entrichten ist, 15 Euro,
 2. Zweimonatsvignette für Kraftfahrzeuge, für die für eine Jahresvignette nach Nummer 3 eine Infrastrukturabgabe in Höhe von
 - a) weniger als 40 Euro zu entrichten ist, 16 Euro,
 - b) weniger als 70 Euro zu entrichten ist, 22 Euro und
 - c) 70 Euro oder mehr zu entrichten ist, 30 Euro,
 3. Jahresvignette für
 - a) Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 1 und 3 mit Hubkolbenmotoren und Wankelmotoren für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon, wenn sie durch
 - aa) Fremdzündungsmotoren angetrieben werden und
 - aaa) die Anforderungen der unter Dreifachbuchstabe bbb oder ccc genannten Emissionsklassen nicht erfüllen oder deren Erfüllung nicht ordnungsgemäß nachgewiesen werden, 6,50 Euro,
 - bbb) die Anforderungen der Emissionsklasse Euro 4 oder Euro 5 erfüllen, 2 Euro,
 - ccc) die Anforderungen der Emissionsklasse Euro 6 erfüllen, 1,80 Euro,
 - bb) Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und
 - aaa) die Anforderungen der unter Dreifachbuchstabe bbb und ccc genannten Emissionsklasse nicht erfüllen oder deren Erfüllung nicht ordnungsgemäß nachgewiesen werden, 9,50 Euro,
 - bbb) die Anforderungen der Emissionsklasse Euro 4 oder Euro 5 erfüllen, 5 Euro,
 - ccc) die Anforderungen der Emissionsklasse Euro 6 erfüllen, 4,80 Euro,
 - b) Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2 für je 200 Kilogramm des zulässigen Gesamtgewichts oder einen Teil davon 16 Euro,
- insgesamt jedoch nicht mehr als 130 Euro.

Für Kraftfahrzeuge mit Wankelmotoren bezeichnet Hubraum im Sinne des Satzes 1 Nummer 3 das doppelte Nennkammervolumen.

Abweichend von Satz 1 beträgt die Infrastrukturabgabe für die

1. Zehntagesvignette 15 Euro,
2. Zweimonatsvignette 30 Euro,
3. Jahresvignette 130 Euro,

wenn der Schuldner die für die Höhe der Infrastrukturabgabe relevanten Daten nicht ordnungsgemäß nachweisen kann oder auf deren Angabe verzichtet.

(2) Für Kraftfahrzeuge mit einem Oldtimer-Kennzeichen im Sinne des § 9 Absatz 1 der Fahrzeugzulassungsverordnung beträgt die Infrastrukturabgabe für die Jahresvignette 130 Euro.

(3) Der in den Fällen des § 7 Absatz 3 und 4 zu entrichtende Betrag für die Infrastrukturabgabe beträgt für jeden Tag des Berechnungszeitraums den auf ihn entfallenden Bruchteil der Jahresvignette. Fällt ein Tag des Berechnungszeitraums in ein Schaltjahr, so beträgt die Infrastrukturabgabe für jeden Tag ein Dreihundertsechszigstel der Jahresvignette.

(4) Die Höhe der Infrastrukturabgabe wird für den jeweiligen Entrichtungszeitraum auf 0 Euro festgesetzt, wenn der sich aus Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, Absatz 2 und 3 ergebende Betrag weniger als 2 Euro beträgt.

(5) Bei Berechnung der Infrastrukturabgabe zählen angefangene Kalendertage als volle Tage. Der Tag, an dem die Abgabepflicht endet, wird nicht mitgerechnet, ausgenommen in den Fällen der Entrichtung für einen nach Tagen berechneten Zeitraum nach § 7 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 Satz 1.“

II. Nach Artikel 3 wird folgender Artikel 4 eingefügt:

„Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 32 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 5 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
2. In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
3. Folgende Nummer 7 wird angefügt:
„7. für Maßnahmen zur Durchführung des Infrastrukturabgaberechts.““

- III. Der bisherige Artikel 4 wird Artikel 5.
b) den Antrag auf Drucksache 18/806 abzulehnen.

Berlin, den 25. März 2015

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Karl Holmeier
Berichtersteller

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatlerin

Bericht der Abgeordneten Karl Holmeier und Dr. Valerie Wilms

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/3990** in seiner 88. Sitzung am 26. Februar 2015 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss Digitale Agenda und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zudem gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/806** in seiner 23. Sitzung am 20. März 2014 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Einführung einer Infrastrukturabgabe, die von Haltern von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen gleichermaßen für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu entrichten ist. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sind nach dem Gesetzentwurf zunächst nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig. Von allen Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen soll die Infrastrukturabgabe grundsätzlich jeweils für ein Jahr an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) entrichtet werden. Die Kosten für eine Jahresvignette sollen sich nach dem Hubraum und den Umwelteigenschaften des Pkw bzw. bei Wohnmobilen nach dem Gewicht bestimmen. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sollen zwischen einer sich ebenfalls an den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemessenden Jahresvignette oder einer Kurzzeitvignette zum Pauschalpreis von 10 Euro (zehn Tage) oder 22 Euro (zwei Monate) wählen können.

Zu Buchstabe b

Der Antrag auf Drucksache 18/806 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland ablehnen soll und er die Bundesregierung auffordern soll, alle Planungen für die Einführung einer Pkw-Maut unverzüglich einzustellen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3990 in seiner 43. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)216. Den Änderungsantrag hat er mit gleichem Stimmenverhältnis angenommen.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 48. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der

Fraktionen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)216. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. beschlossen, die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksachen 18(15)212 und 18(15)213 abzulehnen. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat er beschlossen, den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)216 anzunehmen.

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 39. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)216.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 37. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme mit Änderungen.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf in seiner 34. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie einer Stimme aus der Fraktion der SPD dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)216. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. beschlossen, die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksachen 18(15)212 und 18(15)213 abzulehnen. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und einer Stimme aus der Fraktion SPD hat er beschlossen, den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)216 anzunehmen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 43. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(8)1927 (= Ausschussdrucksache 18(15)216).

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) in seiner 19. Sitzung am 4. Februar 2015 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (BR-Drs. 648/14) befasst und festgestellt:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregeln und Indikatoren:

Managementregel (1) Grundregel – Jede Generation muss ihre Aufgaben selbst lösen

Managementregel (7) Öffentliche Haushalte generationengerecht aufstellen

Indikator (2) Klimaschutz – Treibhausgase reduzieren

Indikator (6) Staatsverschuldung – Haushalt konsolidieren und Generationengerechtigkeit schaffen

Indikator (11) Mobilität sichern und Umwelt schonen

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfs getroffen:

„Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne einer Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur, die mit vorliegendem Gesetzentwurf über eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung erfolgt, sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die besonders günstige Infrastrukturabgabe für abgabepflichtige Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6 sowie die Differenzierung der Vignettenpreise nach der Schadstoffintensität der Fahrzeuge bieten einen Anreiz, möglichst emissionsarme Pkw bzw. Wohnmobile einzusetzen.“

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 18/806 in seiner 42. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 13. Sitzung am 14. Mai 2014 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Antrag auf Drucksache 18/806 in seiner 8. Sitzung am 2. April 2014 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen.

Als Termin für die öffentliche Anhörung war zwischen den Fraktionen der 8. Oktober 2014 vereinbart worden.

In seiner 15. Sitzung am 24. September 2014 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Antrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD über die Terminierung der öffentlichen Anhörung beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** trug dazu vor, es sei sinnvoller und logischer, erst über die PKW-Maut zu sprechen, wenn auch ein konkreter Gesetzentwurf vorliege. Daher beantragten die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD eine Vertagung der öffentlichen Anhörung, bis ein Kabinettsbeschluss über ein PKW-Maut-Gesetz vorliege.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, schon bei der Terminierung der Anhörung sei festgestellt worden, dass man bei der Erörterung der in dem Antrag erhobenen Forderung, auf eine PKW-Maut zu verzichten, die alternativen Modelle kennen solle. Wenn ein hervorragendes Modell für die Einführung einer PKW-Maut vorgestellt werde, könne dies auch bei Skeptikern zu einem Meinungswandel führen. Auch wenn es bedauerlich sei, dass ein Gesetzentwurf – anders als angekündigt und bei der Terminierung der Anhörung zugrunde gelegt – noch nicht vorliege, bleibe es doch sinnvoll, den Antrag und einen Gesetzentwurf nur gemeinsam zu erörtern.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, ihr Antrag sei ja gerade darauf gerichtet, eine PKW-Maut nicht einzuführen, so dass es eben nicht logisch sei, eine Anhörung dazu von der Vorlage eines Gesetzentwurfs abhängig zu machen, der auf die Einführung einer PKW-Maut gerichtet sei. Bei der Anhörung gehe es daher um die einem Gesetzentwurf vorgelagerte Grundsatzfrage, ob es überhaupt sinnvoll sei, eine PKW-Maut einzuführen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies darauf hin, dass der Antrag bereits sechs Monate zuvor vorgelegt worden sei. Innerhalb dieses Zeitraums hätte es möglich sein müssen, eine Anhörung durchzuführen. Offenbar fürchte aber die CSU das Urteil der Experten zu der Frage, ob die von ihr geforderte Einführung einer PKW-Maut umsetzbar sei, weshalb sie eine Anhörung am 8. Oktober 2014 nicht wolle. Dies sei ein Armutszeugnis.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, die für den 8. Oktober 2014 vorgesehene Anhörung zu dem Antrag auf Drucksache 18/806 zu verschieben, ohne einen neuen Termin festzulegen. Im Übrigen wird auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Drucksache 18/2989 verwiesen.

Eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellte „Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe“ sowie die „Wissenschaftliche Überprüfung der BMVI-Prognose der Mauteinnahmen durch ausländische Pkw“ (von Univ.-Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz, Prof. Dr. Nicole Joisten und M.A. Isabella Geis, Rechercheteam B.A. Miriam Mainka) wurden als Ausschussdrucksache 18(15)187 verteilt.

In seiner 33. Sitzung am 5. März 2015, welche auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD einberufen wurde, beschloss der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur einstimmig, eine Anhörung zu dem Antrag auf Drucksache 18/806 und zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3990 gemeinsam durchzuführen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN legte er fest, dass die Anhörung am 18. März 2015 von 8.00 bis 10.00 Uhr mit sieben Sachverständigen stattfinden soll. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde der Antrag der Oppositionsfraktionen abgelehnt, die Anhörung – entsprechend einem vom Haushaltsausschuss mit Schreiben seiner Vorsitzenden vom 25. Februar 2015 geäußerten Wunsch – gemeinsam mit dem Haushaltsausschuss durchzuführen, sie dazu um eine

Stunde zu verlängern und zwei weitere Sachverständige einzuladen. Die Regeln für die Durchführung der Anhörung (je Fragesteller zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige mit einem Zeitrahmen von drei Minuten für die Fragestellung, dann jeweils Beantwortung durch die Befragten) wurden mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen.

Die **Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände** hat zu dem Gesetzentwurf mit Schreiben vom 13. März 2015 eine Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(15)193) in der sie grundsätzlich die mit dem Gesetzentwurf verfolgte Zielsetzung, mit einer Infrastrukturabgabe die finanziellen Mittel für verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen zu erhöhen, begrüßt hat. Sie hat allerdings bedauert, dass die derzeitige Diskussion über eine Pkw-Maut weitgehend isoliert geführt werde und nicht in ein Gesamtfinanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastrukturen aller staatlichen Ebenen eingebettet sei. Es müsse vordringliches Ziel bleiben, eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für Bund, Länder und Kommunen sicherzustellen. Gemessen an diesen allgemein anerkannten gesamtstaatlichen Herausforderungen bleibe der Gesetzentwurf deutlich hinter den Notwendigkeiten zurück. Aufwand und Ertrag stünden nicht in einem angemessenen Verhältnis zueinander. Die neue Abgabe vermöge lediglich einen dem Umfang nach nicht hinreichend belegbaren Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung des Bundes zu leisten. Dieser werde angesichts der zu erwartenden Verwaltungskosten und der vorgesehenen Kompensation über die Kraftfahrzeugsteuer zudem nur einen geringen Umfang haben. Der Gesetzentwurf greife insoweit zu kurz und laufe zudem Gefahr, den Zugang zu einer verstärkten Nutzerfinanzierung als wichtigen möglichen Finanzierungsbaustein im Rahmen einer künftigen Neuausrichtung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungssystems zu verstellen. Dadurch werde auch keine Akzeptanz dafür geschaffen, durch Nutzungsbeiträge aller Verkehrsteilnehmer die erforderlichen Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu erzielen. Zudem entstehe zusammen mit dem bisher vorgelegten Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes eine „Gerechtigkeitslücke“ bezüglich der nicht von der Pkw- und Lkw-Maut erfassten Straßenverkehre. Sie fordere insofern nachdrücklich, die Diskussion über ein neues Gesamtfinanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastruktur aller staatlichen Ebenen, also auch der Länder und Kommunen, fortzuführen und zu vertiefen. Entsprechende Beschlüsse hätten die Präsidien aller drei kommunalen Spitzenverbände gefasst. Die Bundesvereinigung hat weiter ausgeführt, sie unterstütze insoweit ausdrücklich die Positionen des Bundesrates in seiner Stellungnahme vom 6. Februar 2015, dass eine tragfähige finanz- und verkehrspolitische Strategie zu entwickeln sei, um die erforderlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Dabei seien nicht nur die Länder, sondern insbesondere auch die Städte, Landkreise und Gemeinden durch bessere Beteiligung an den bundesweiten Einnahmen aus Steuern und Gebühren in die Lage zu versetzen, ihre Pflichten zur Erhaltung, Anpassung und Ausbau der Verkehrswege materiell tragen zu können. Sie schließe sich ebenfalls der Kritik des Bundesrates an, dass die prognostizierten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe in Höhe von 3,7 Mrd. Euro abzüglich der Erhebungskosten nicht vollständig in den Verkehrsinvestitionshaushalt des Bundes einfließen sollten. Wie bereits bei der Erhebung der Lkw-Maut sei vorgesehen, die Steuermittel für Verkehrsinvestitionen des Bundes fast im Umfang der erzielten Einnahmen zu kürzen. Dies widerspreche diametral der verkehrspolitischen Zielsetzung der Bundesregierung, zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu gelangen. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände erwarte wie der Bundesrat, dass die vollständigen Netto-Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung zusätzlich zweckgebunden in den Erhalt, die Erneuerung und den punktuellen Ausbau Verkehrsinfrastruktur investiert würden. Sie begrüße, dass in § 14 Satz 1 vorgesehen sei, zumindest einen Teil des Maut-Aufkommens für den Erhalt von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen auch den kommunalen Baulastträgern zuzuwenden. Sie teile allerdings nicht die Einschätzung, dass die Infrastrukturabgabe nur in sehr geringem Umfang auch Bundesfernstraßen betreffe, bei denen Kommunen Träger der Straßenbaulast seien. Vielmehr betrage der Anteil solcher Ortsdurchfahrten in einigen Flächenländern ca. 10 %. Darüber hinaus beinhalte § 5a Bundesfernstraßengesetz den Systemgedanken, dass auch Zubringerstraßen für die Funktionen des Bundesfernstraßennetzes bedeutsam seien. Es dürfe daher im Gesetzentwurf zur Einführung einer Infrastrukturabgabe nicht bei einer bloßen Erklärung zur Gewährung von Zuwendungen nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes im Rahmen der Gesetzesbegründung bleiben. Vielmehr sei festzulegen, dass die betroffenen Baulastträger in angemessenem Umfang am Gesamtaufkommen der Pkw-Maut und nicht nur an den Mehreinnahmen gegenüber der Kfz-Steuer zu beteiligen seien. Zum Erfüllungsaufwand durch SEPA-Mandate hat sie ausgeführt, kritisch sehe man, dass die Zulassungsbehörden beim Einzug der neuen Bundesinfrastrukturabgabe mitwirken sollten, indem sie bei Neuzulassungen künftig SEPA-Mandate nicht nur wie schon bislang für den Zoll (Einzug der Kraftfahrzeugsteuer), sondern neu auch für das Kraftfahrt-Bundesamt zum Einzug der Bundesinfra-

strukturabgabe einholen sollten. Wie die Erfahrungen beim Einzug der Kraftfahrzeugsteuer zeigten, sei der diesbezügliche zusätzliche Erfüllungsaufwand keineswegs so gering, wie im Gesetzentwurf dargestellt. Man weise insoweit schon jetzt darauf hin, dass die Länder für diese neuen Aufgaben im Zuge der Einführung einer Bundesinfrastrukturabgabe den Zulassungsbehörden einen Mehrbelastungsausgleich gewähren müssten. Insbesondere sei der Passus zum Erfüllungsaufwand bei den nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden (Pkt. E Erfüllungsaufwand, letzter Absatz, 5. c) der Begründung zum Erfüllungsaufwand der Verwaltung und die Ausführungen in der Begründung zu den §§ 4 und 8 nicht nachvollziehbar. Man sei im Gegenteil der Auffassung, dass in den Zulassungsbehörden durchaus ein nennenswerter und ausgleichsbedürftiger Aufwand entstehen werde. Nach einer ersten überschlägigen Abschätzung sei damit zu rechnen, dass Kosten für eine Softwareanpassung von 3 Cent pro Fahrzeug anfielen, was auf die gesamte Bundesrepublik bezogen mindestens zusätzliche Kosten von etwa 1,6 Millionen Euro verursachen werde. Die SEPA-Mandate seien außerdem von denen für die Kfz-Steuer strikt zu trennen und an das KBA zu übersenden. Dies erfordere eine besondere Sorgfalt, um eine Verwechslungsgefahr zu vermeiden. Die Möglichkeit der Vorlage einer Härtefallbescheinigung bedürfe der besonderen Beachtung. Es sei davon auszugehen, dass hier Gespräche mit den Kunden erforderlich seien, die dann zunächst in den Zulassungsbehörden geführt würden. Dies gelte auch für allgemeine Beratungsbedarfe, die Kunden stets direkt vor Ort geltend machten und für die Bearbeitungszeit zu Lasten der Bedienung anderer Kunden und Personalressourcen aufzuwenden sei. Zudem bleibe unklar, wie mit großen Flotten umzugehen sein werde.

Der Problematik der grenznahen Verkehre trage die Bundesregierung mit der Beschränkung der Mauterhebung auf Bundesautobahnen für ausländische Kfz-Halter nur bedingt Rechnung. Auch die auf Bundesautobahnen beschränkte Mauterhebung habe für die Grenzregionen, die am verträglichsten über Bundesautobahnen erreichbar seien, unverändert sowohl Pkw-Umgehungsverkehre als auch den Ausfall gewünschter Verkehre, die dem wirtschaftlichen, kulturellen und nachbarschaftlichen Austausch dienen, zur Folge. Diese Regelung greife nach Auffassung der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände daher zu kurz. Vielmehr rege sie an, Artikel 1 § 2 wie folgt zu ändern: Nach Absatz 3 solle folgender Absatz 4 eingefügt werden: „(4) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Infrastrukturabgabe auf genau bezeichneten Abschnitten von Bundesautobahnen in einem Bereich von 30 km ab der Staatsgrenze der Bundesrepublik Deutschland nicht zu erheben, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist, oder wenn aus der Erhebung der Infrastrukturabgabe erhebliche wirtschaftlich oder kulturell nachteilige Auswirkungen für grenznahe Unternehmen, Städte und Gemeinden innerhalb des Bundesgebietes folgen.“ Der bisherige Absatz 4 solle Absatz 5 werden. Diese Änderung führten nicht zu einer flächendeckenden Herausnahme eines 30 km-Streifens, sondern ermögliche auf Antrag und nach positiver Beurteilung durch den Bund die Herausnahme von einzelnen Streckenabschnitten von der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe.

In seiner 36. Sitzung am 18. März 2015 hat der Ausschuss die öffentliche Anhörung durchgeführt. Als Sachverständige waren eingeladen: Dipl.-Ing. Henryk Bolik, IVV Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und -sicherung GmbH; Prof. Dr. Christian Hillgruber, Universität Bonn; Hilmar von Lojewski, Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände; Prof. Dr. Franz Mayer, Universität Bielefeld; Ralf Ratzemberger, Verkehrswissenschaftler; Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz, Zeppelin Universität Friedrichshafen und Prof. Dr. Holger Schwemer, Kanzlei Schwemer Titz & Tötter. Die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen wurden als Ausschussdrucksachen 18(15)193 A – F verteilt.

Nachdem der vom Ausschuss für die Anhörung festgelegte Zeitrahmen (s. o.) bereits um mehr als eine Stunde überschritten war, widersprachen die Obleute der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD einer weiteren Fortsetzung der Anhörung. Ein Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Anhörung fortzusetzen, hilfsweise eine weitere Anhörung durchzuführen, wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 36. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

Nachrichtlich ist zu ergänzen, dass sich der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur in seiner 35. Sitzung am 18. März 2015 auf Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Rahmen einer Selbstbefassung mit dem Thema „Europarechtskonformität der geplanten Infrastrukturabgabe auf der Grundlage der Ausarbeitung ‚Vereinbarkeit der Gesetzentwürfe zur Einführung einer Infrastrukturabgabe und zur Reform des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit dem Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit‘ der

Unterabteilung Europa/Fachbereich Europa der Verwaltung des Deutschen Bundestages“ befasst hat. Die Ausarbeitung war zuvor mit Zustimmung der Bundestagsverwaltung auf Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als Ausschussdrucksache 18(15)188 verteilt worden.

In seiner 38. Sitzung am 25. März 2015 hat der Ausschuss die Vorlagen abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)216), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil B. dieses Berichts ergibt. Weiterhin hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)212) eingebracht:

Der Bundestag wolle beschließen:

In Artikel 1 wird dem § 16 folgender § 17 angefügt:

„§ 17

Außerkräfttreten

(1) Dieses Gesetz tritt an dem Tage außer Kraft, an dem der Gerichtshof der Europäischen Union rechtskräftig entschieden hat, dass dieses Gesetz oder Teile davon nicht mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar ist.

(2) Der Tag des Außerkräfttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.“

Begründung

Der Bundesrat hat in seiner 930. Sitzung am 06. Februar 2015 in seiner Stellungnahme zu dem vorliegenden Gesetzentwurf grundsätzliche Bedenken geäußert, ob die Infrastrukturabgabe verbunden mit einer Kompensation für die deutschen KFZ-Halterinnen und -halter mit europäischem Recht vereinbar ist (Drs. 18/3990, S. 76). Dementsprechend hat der Bundesrat die Erwartung geäußert, im weiteren Verfahren eine rechtssichere Regelung dahingehend zu finden, dass bei „Außerkräfttreten“ des Infrastrukturabgabengesetzes oder des zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes (Drs. 18/3991) auch das jeweils andere Gesetz außer Kraft tritt (Drs. 18/3990, S. 76).

Wegen der weitreichenden Folgen einer Entscheidung des EuGH sollte die Forderung des Bundesrates ernstgenommen und nach der Entscheidung des EuGH schnell Rechtssicherheit hergestellt werden.

Dementsprechend sieht dieser Antrag vor, dass das Infrastrukturabgabengesetz automatisch außer Kraft tritt, sobald der Gerichtshof der Europäischen Union rechtskräftig entschieden hat, dass die Infrastrukturabgabe europarechtswidrig ist (§ 17 Absatz 1 neu). Zu solchen Entscheidungen gehören auch solche im Wege des Vertragsverletzungsverfahrens gemäß Art. 258ff. AEUV sowie Entscheidungen im Wege eines Vorabentscheidungsverfahrens nach Art. 267 AEUV. Auch durch letztgenanntes Verfahren wird deutlich, dass das Europarecht einer nationalen Regelung wie dem Infrastrukturabgabengesetz oder Teilen davon entgegensteht. Der Bedingungseintritt für das Außerkräfttreten ist im Bundesgesetzblatt zu veröffentlichen (§ 17 Absatz 2 neu).

Zudem hat sie folgenden weiteren Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)213) eingebracht:

Der Bundestag wolle beschließen:

In Artikel 1 wird § 2 wie folgt geändert:

1. Nach Absatz 3 folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Abschnitte von Bundesautobahnen in einem Bereich von 30 km ab der Staatsgrenze der Bundesrepublik zu bestimmen, für deren Benutzung die Infrastrukturabgabe nicht zu erheben ist, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist, oder wenn aus der Erhebung der Infrastrukturabgabe auf solchen Abschnitten erhebliche wirtschaftlich oder kulturell nachteilige Auswirkungen für grenznahe Unternehmen, Städte und Gemeinden innerhalb des Bundesgebietes folgen.“

2. Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und folgender Satz 2 wird angefügt:

„Auf Abschnitten von Bundesautobahnen, für deren Benutzung keine Infrastrukturabgabe zu erheben ist, ist in geeigneter Weise auf die Abgabefreiheit des jeweiligen Abschnitts und nach Ende des abgabefreien Abschnitts auf den Beginn der Abgabepflicht hinzuweisen.“

Begründung

Der vorliegende Gesetzentwurf zur Infrastrukturabgabe erkennt die erheblichen Auswirkungen der Abgabe auf den Grenzverkehr. Durch die Abgabe kann es zu erheblichen wirtschaftlichen, verkehrspolitischen aber auch kulturellen Verwerfungen kommen. Hierzu gehört auch die Beeinträchtigung des nachbarschaftlichen Austauschs mit den Nachbarstaaten. Der Bundesrat (Dr. 18/3990, S. 81) und auch die Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände (Ausschussdrucksache 18(15)193-B) haben das Außerachtlassen der Auswirkungen auf die Grenzregionen deutlich kritisiert. Auf Basis der Stellungnahme der Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände (ebenda, S. 21) trägt dieser Antrag der Kritik Rechnung. Eingefügt wird eine Verordnungsermächtigung, mit der im Falle von bestimmten Belastung für grenznahe Regionen bestimmte Abschnitte von Bundesautobahnen von der Abgabepflicht ausgenommen werden können (§ 2 Absatz 4 neu). Über die Befreiung der Abgabe sowie den Beginn Abgabepflichtiger Abschnitte ist hinzuweisen (§ 2 Absatz 5 Satz 2 neu). Diese Änderung würde nicht zu einer flächendeckenden Herausnahme eines 30 km-Streifens führen, sondern ermöglichte im Einvernehmen mit den betroffenen Regionen die Herausnahme von einzelnen Streckenabschnitten von der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe.

Gemeinsam mit den beiden Vorlagen hat der Ausschuss eine größere Anzahl von Petitionen zu den Vorlagen beraten, zu welchen ihn der Petitionsausschuss gemäß § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert hat.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, dass der Gesetzentwurf europarechtskonform sei und kritisierte, dass die Oppositionsfraktionen nur die Gutachter anführten, die ihre Position stützten, gegenteilige Meinungen aber ausblendeten. Die Fraktion der CDU/CSU betonte, dass die in dem Änderungsantrag enthaltenen Änderungen Ergebnis des Diskussionsprozesses seien, unter anderem der Anhörungen sowie der Gespräche mit der EU-Kommission. So habe man Anregungen der Kommission in Bezug auf eine Staffelung bei den Kurzzeitvignetten aufgegriffen. Weiterhin hob sie hervor, dass man mit dem Änderungsantrag weitere Verbesserungen in Bezug auf den Datenschutz vornehme und unter anderem Fristen für die Speicherung von Daten verkürze. Den Antrag der Fraktion DIE LINKE. lehne sie ab.

Die **Fraktion der SPD** betonte den ausführlichen Diskussionsprozess, welcher der jetzt für die Infrastrukturabgabe gefundenen Lösung vorausgegangen sei. Der vorliegende Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen sei das Resultat eines intensiven parlamentarischen Verfahrens. Für sie sei die Umsetzung des im Koalitionsvertrag vereinbarten Projektes kein einfacher Prozess gewesen. Im Ergebnis seien die im Koalitionsvertrag genannten Bedingungen erfüllt, dass die Regelung dem europäischen Recht entspreche, dass deutsche Autofahrer nicht zusätzliche belastet würden und dass zusätzliche Einnahmen für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verwendet würden. Mit dem Änderungsantrag gehe man auch auf die Ergebnisse der Anhörungen ein und stärke den Datenschutz in dem Gesetz. In Bezug auf den Antrag der Fraktion DIE LINKE. kritisierte sie, mit diesem sei eine PKW-Maut bereits pauschal abgelehnt worden, bevor der Gesetzentwurf überhaupt vorgelegen habe.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kritisierte, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur habe sich in den letzten Jahren vor allem mit der Einführung der PKW-Maut befasst und habe andere Themen vernachlässigt. Die PKW-Maut sei ein reines Wahlkampfprojekt und müsse aus dem Verkehr gezogen werden. Das in den Anhörungen geäußerte Urteil der Experten zu dem Gesetzentwurf sei vernichtend ausgefallen; die PKW-Maut sei eine Fehlkonstruktion. Der gestern Abend vorgelegte Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen bedeute nur „Flickschusterei“, löse aber nicht die grundsätzlichen Probleme des Gesetzentwurfs. Entfalle die Kompensation bei der Kfz-Steuer durch Gerichtsentscheidungen, würden die Autofahrer in Deutschland mit 3,7 Milliarden Euro zusätzlich belastet. Die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehne sie ab, weil sie den Gesetzentwurf grundsätzlich ablehne. Sie fasste zusammen, bei der Angabe der Kosten in dem Gesetzentwurf würden die politischen Kosten nicht genannt und diese seien unverantwortbar hoch.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, der Gesetzentwurf sei nach ganz überwiegender Meinung der Experten mit europäischem Recht unvereinbar. Gerade in Verbindung mit der vorgesehenen Kompensation bei der Kraftfahrzeugsteuer bedeute er eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit und verstoße damit gegen ein fundamentales Prinzip des europäischen Rechts. Die von der Koalition vertretene Auffassung habe nicht mit entsprechender Rechtsprechung belegt werden können. Zudem verstoße der vorliegende Gesetzentwurf auch im Hinblick auf das Beschränkungsverbot gegen europäisches Recht. Die Europarechtswidrigkeit des Gesetzentwurfs habe mittelbar auch dessen Verfassungswidrigkeit zur Folge. Die Einnahmen würden wesentlich geringer ausfallen als in dem Gesetzentwurf angenommen. Durch die Anhörungen sei deutlich geworden, dass

die Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht plausibel seien. Der bürokratische Aufwand werde die Kosten erhöhen. Im Ergebnis werde die PKW-Maut allenfalls einen marginalen Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung leisten. Sie bemängelte, auch die datenschutzrechtlichen Regelungen des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen seien unzulänglich. Weiterhin sehe sie die von den kommunalen Spitzenverbänden angesprochene Gefahr, dass die PKW-Maut zu einer kulturellen Zerschneidung von Grenzregionen führen könne. Insgesamt würde die Maut auch nicht den Versprechen aus dem Koalitionsvertrag entsprechen und müsste deswegen abgelehnt werden.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)212 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)213 hat er mit gleichem Stimmverhältnis abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zu dem Gesetzentwurf (Ausschussdrucksache 18(15)216) hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3990 in der entsprechend geänderten Fassung.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 18/806.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Mit dem Änderungsantrag sollen in erster Linie die Verfahrensabläufe bei der Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe durch teilweise neue Aufgabenzuordnungen optimiert werden. Die neuen Aufgabenzuordnungen machen neue Datenwege erforderlich, die entsprechend angepasst werden. Die Belange des Datenschutzes bleiben hierbei vollumfänglich gewahrt.

Darüber hinaus soll mit dem Änderungsantrag klar gestellt werden, dass im Rahmen der Erhebung der Infrastrukturabgabe keine unzulässige Mischverwaltung etabliert wird.

Im Einzelnen soll insbesondere folgendes geregelt werden:

- Der Gesetzentwurf 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. Im Hinblick auf hoheitliche Tätigkeiten, die dem Betreiber übertragen werden, wird dieser beliehen.

Um die Erhebung der Infrastrukturabgabe für alle Kraftfahrzeuge bei einer Stelle bündeln zu können, soll dem Kraftfahrt-Bundesamt auch die Übertragung der Erhebung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, möglich sein. So können Synergieeffekte geschaffen und Effizienzvorteile generiert werden.

Die Führung des Infrastrukturabgaberegisters soll hingegen beim Kraftfahrt-Bundesamt verbleiben. So wird gewährleistet, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Hoheit über die im Infrastrukturabgaberegister gespeicherten Daten behält und diese Daten im Falle eines Betreiberwechsels auch einem neuen Betreiber bereitgestellt werden können. Auch die Schnittstellen zu den Bundesfinanzbehörden und zum Bundesamt für Güterverkehr können so dauerhaft bestehen bleiben.

- Die Einführung der Bezeichnung „Infrastrukturabgabebehörde“ soll im Gesetzestext klar zum Ausdruck bringen, welche Aufgaben dem Kraftfahrt-Bundesamt oder dem Betreiber als Abgabenerhebungsbehörde zufallen. Dieser Begriff bezeichnet dann das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. den Betreiber, dem die Aufgabe übertragen wurde und der insoweit als Beliehener tätig wird. So kann eine eindeutige Abgrenzung zu den Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes als registerführender Behörde erreicht werden.

- Nach dem bisherigen Gesetzentwurf soll das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. der private Dritte die Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren durchführen. Das Bundesamt für Güterverkehr ist für die Vor-Ort-Kontrollen zuständig. Um die beim Bundesamt für Güterverkehr bereits bestehenden Kompetenzen für die Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren zu nutzen, ist es sinnvoll, die Zuständigkeit für die Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren dort anzusiedeln. Dadurch wird das Bundesamt für Güterverkehr – anders als im bisherigen Gesetzentwurf, nach dem es im Rahmen von Vor-Ort-Kontrollen nur eine Sicherheitsleistung einfordern konnte – auch in die Lage versetzt, nicht entrichtete Infrastrukturabgabe unmittelbar vor Ort nachzuerheben. Hierdurch werden auch unnötige Datentransfers zwischen dem Bundesamt für Güterverkehr und dem Kraftfahrt-Bundesamt vermieden.
- Durch diese Änderung der Zuständigkeiten werden weitere Folgeänderungen im Hinblick auf Regelungen insbesondere zur Datenerhebung, Datenübermittlung und Datenspeicherung sowie zu den Löschfristen erforderlich. Auch dabei bleiben die Belange des Datenschutzes vollumfänglich gewahrt. Die Löschfristen für personenbezogene Daten werden von bislang drei Jahren auf ein Jahr verkürzt.
- Der Änderungsantrag stellt klar, dass die Entscheidung über das Vorliegen von Ausnahmetatbeständen bei der Infrastrukturabgabe ausschließlich der Infrastrukturabgabenbehörde obliegt, der die entsprechenden Anträge zuzuleiten sind.
- Der Beginn der Abgabenerhebung in § 16 soll nicht mehr – wie in dem von der Bundesregierung beschlossenen Gesetzentwurf – per Rechtsverordnung festgelegt werden, sondern am Zeitpunkt der festgestellten technischen Einsatzbereitschaft des Infrastrukturabgabesystems ausgerichtet werden.
- Schließlich sollen auch die Abgabensätze für die Zehntages- und Zweimonatsvignetten neu ausgestaltet werden. Der Preis für die Kurzzeitvignetten soll sich dabei nach dem Preis bestimmen, der für eine Jahresvignette für das jeweilige Fahrzeug entrichtet werden müsste. Dabei wird sichergestellt, dass das Verhältnis des Tagespreises für die Kurzzeitvignetten zum Tagespreis für die Jahresvignetten innerhalb des von der Europäischen Kommission akzeptierten Rahmens liegt.

Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand:

Durch die Neugestaltung der Infrastrukturabgabe für Kurzzeitvignetten erhöhen sich die Gesamteinnahmen insgesamt um rund 13,6 Mio. Euro.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

Durch die Änderung der Zuständigkeiten ergeben sich im Rahmen des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung folgende Verschiebungen:

Die beim Bundesamt für Güterverkehr anfallenden Kosten für die Implementierung erhöhen sich um 6,3 Mio. Euro auf rund 40,3 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016. Die laufenden jährlichen Kosten beim Bundesamt für Güterverkehr erhöhen sich für die in diesem Zusammenhang erforderlichen zusätzlichen 20 Personalstellen um 2,4 Mio. Euro auf 34,4 Mio. Euro.

Beim Bundesamt für Güterverkehr ist insgesamt von folgendem geänderten Personalaufwand auszugehen:

<i>Regierungsentwurf vom 17.12.2014</i>		<i>Aktuelle Fassung</i>	
<i>Anzahl Dienstposten BAG</i>	<i>Besoldungsgruppe</i>	<i>Anzahl Dienstposten BAG</i>	<i>Besoldungsgruppe</i>
2	E4	2	E4
2	E6	2	E6
230	E8	230	E8
3	E9	3	E9

<i>Regierungsentwurf vom 17.12.2014</i>		<i>Aktuelle Fassung</i>	
<i>Anzahl Dienstposten BAG</i>	<i>Besoldungsgruppe</i>	<i>Anzahl Dienstposten BAG</i>	<i>Besoldungsgruppe</i>
11	E10	11	E10
		4	E12
		2	A5
5	A8	13	A8
		1	A9m
1	A9m+Z	2	A9m+Z
1	A9g	1	A9g
4	A10	4	A10
10	A11	15	A11
11	A12	8	A12
1	A13g	1	A13g
5	A14	6	A14
1	A15	2	A15

Die beim Kraftfahrt-Bundesamt anfallenden Kosten für die Vergütung des Betreibers reduzieren sich einmalig um rund 14 Mio. Euro auf rund 321 Mio. Euro für die Implementierung und um rund 2,9 Mio. Euro auf 161,1 Mio. Euro pro Jahr für den Betrieb.

Für Außendiensttätigkeiten im Rahmen der Vollstreckung erhöht sich der Personalbedarf bei den Bundesfinanzbehörden um voraussichtlich 129 Vollzeitäquivalente. Hierdurch entsteht bei den Bundesfinanzbehörden ein Erfüllungsaufwand von rund 12 Mio. Euro pro Jahr.

Ergänzend zu der im Regierungsentwurf vorgesehenen Evaluierung der tatsächlichen Auswirkungen auf den Personalaufwand im Bereich KBA und BAG sind die tatsächlichen Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe und der gesamte Erfüllungsaufwand zwei Jahre nach Einführung der Infrastrukturabgabe zu evaluieren. Differenzen zwischen den Einnahmen und Ausgaben aus der Infrastrukturabgabe werden im jeweils folgenden Haushaltsjahr, spätestens mit dem übernächsten Bundeshaushalt, ausgeglichen.

Begründung im Einzelnen:

Zu Nummer 1 (§ 2):

Die Streichung in § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 dient dazu, alle Kraftfahrzeuge, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, von der Entrichtung der Infrastrukturabgabe befreit, unabhängig davon, ob diese auf Antrag zum Verkehr zugelassen sind oder nicht, da alle Fahrzeuge, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, einheitlich behandelt werden sollten. Gleichzeitig wird so gewährleistet, dass auch für Halter dieser Kraftfahrzeuge keine zusätzliche Belastung entsteht.

Die Erweiterung des Ausnahmetatbestandes nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 ist aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland erforderlich.

Nach Artikel 21 Absatz 3 Satz 3 des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Obersten Hauptquartier der Alliierten Mächte, Europa, über die besonderen Bedingungen für die Einrichtung und den Betrieb internationaler militärischer Hauptquartiere in der Bundesrepublik Deutschland vom 13. März 1967 (BGBl.

1969 II S. 2009) werden Kraftfahrzeuge von Hauptquartieren im Sinne des Artikel 1 Buchstabe c des Abkommens hinsichtlich der Gebühren im Straßenverkehr wie Dienstfahrzeuge der Bundeswehr behandelt.

Nach Artikel XI Absatz 2 Buchstabe des Abkommens zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen vom 19. Juni 1951 (BGBl. 1961 II S. 1190) sind die Dienstfahrzeuge einer Truppe oder eines zivilen Gefolges von allen Abgaben befreit, die wegen der Verwendung der Fahrzeuge im Straßenverkehr erhoben werden. Diese Befreiung gilt entsprechend nach Artikel I des Übereinkommens vom 19. Juni 1995 zwischen den Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrags und den anderen an der Partnerschaft für den Frieden teilnehmenden Staaten über die Rechtsstellung ihrer Truppen (BGBl. 1998 II S. 1340) sowie nach Artikel 2 des Protokolls vom 28. August 1952 über die Rechtsstellung der auf Grund des Nordatlantikvertrags errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere (BGBl. 1969 II S. 2000). Nach Artikel 63 Absatz 2 des Abkommens vom 3. August 1959 zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1218) können eine Truppe und ein ziviles Gefolge die öffentlichen Wege, Straßen und Brücken unentgeltlich benutzen. Dies schließt nach Absatz 2 des Unterzeichnungsprotokolls zu Artikel 63 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut auch die Mitglieder der Truppe oder des zivilen Gefolges sowie deren Angehörige ein. Dieselbe Rechtsstellung haben nach Artikel 2 des Übereinkommens vom 7. Februar 1969 über die Rechtsstellung des einem internationalen militärischen Hauptquartier der NATO in der Bundesrepublik Deutschland zugeteilten Personal der Entsendestaaten (BGBl. 1969 II 2044) die Mitglieder einer Truppe und eines zivilen Gefolges, die einem Hauptquartier im Sinne des Übereinkommens zugeteilt werden, sowie deren Angehörige.

Mit der Neufassung des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird klargestellt, dass es sich nicht um zwei Alternativen handelt sondern die Voraussetzungen kumulativ vorliegen müssen.

Im Hinblick auf den Ausnahmetatbestand nach Absatz 1 Nummer 12 wird durch geeignete Verwaltungsvorgaben sichergestellt, dass die Anforderungen an den Nachweis nach Absatz 1 Satz 4 weit ausgelegt werden, sodass auch de facto keine Nachteile für die betroffenen Halter entstehen.

Die Änderung in Absatz 2 dient der Klarstellung, dass die Eintragung eines Ausnahmetatbestandes von Amts wegen erfolgt, wenn das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes zuvor durch die für die Erhebung der Infrastrukturabgabe zuständige Behörde festgestellt worden ist und etabliert den Begriff Infrastrukturabgabebehörde. Dieser Begriff bezeichnet das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. den Betreiber, wenn diesem die Erhebung der Infrastrukturabgabe nach § 4 Absatz 1 Satz 2 übertragen wurde und er insoweit als Beliehener tätig wird. Die Infrastrukturabgabebehörde kann die Feststellung des Vorliegens eines Ausnahmetatbestandes in den Fällen, in denen eine Ausnahme nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz vorliegt, in der Regel von Amts wegen vornehmen und folglich hat das Kraftfahrt-Bundesamt den Ausnahmetatbestand von Amts wegen in das Infrastrukturabgaberegister einzutragen. In den Fällen, in denen ein Ausnahmetatbestand nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz nicht erfüllt wird, setzt die Feststellung des Vorliegens eines Ausnahmetatbestandes hingegen einen Antrag voraus. Dieser ist bei der Infrastrukturabgabebehörde zu stellen.

Zur besseren Lesbarkeit wird Absatz 2 insgesamt neu gefasst.

Zu Nummer 2 (§§ 4 und 5):

Der neue § 4 Absatz 1 Satz 1 regelt, dass grundsätzlich das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig für die Erhebung der Infrastrukturabgabe ist.

Satz 2 greift die Regelungen des bisherigen § 4 Absatz 5 auf. Da die Erhebung der Infrastrukturabgabe nunmehr insgesamt, also auch für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge, auf einen privaten Dritten durch Beleihung übertragen werden kann, ist die alternative Beauftragung eines privaten Dritten mit der Mitwirkung an der Erhebung nicht mehr erforderlich. Die Regelungen des bisherigen § 4 Absatz 6 und 7 sind daher ersatzlos zu streichen.

Der neue § 4 Absatz 1 Satz 2 greift die im bisherigen § 4 Absatz 5 geregelte Befugnis des Kraftfahrt-Bundesamtes, einem privaten Dritten die Erhebung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, durch Beleihung zu übertragen auf und erweitert diese um die Erhebung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind. Im Falle der Übertragung der Erhebung auf einen Dritten, ist dieser Dritte Infrastrukturabgabebehörde im Sinne dieses Gesetzes. Un-

beschadet der Möglichkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes, im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit der Finanzverwaltung außerdienstliche Tätigkeiten in Zusammenhang mit der Vollstreckung der Infrastrukturabgabe auf die Vollstreckungsbehörden der Bundesfinanzverwaltung zu übertragen, ermöglicht Satz 2 die Übertragung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Vollstreckung der Infrastrukturabgabe, insbesondere mit dem Erlass von Vollstreckungsanordnungen nach § 3 Absatz 4 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes, sowie mit der Durchführung von Mahnungen nach § 3 Absatz 3 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes auf den Betreiber.

Satz 3 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 4 Absatz 5 Satz 2. Satz 4 ergänzt, dass der Betreiber der Aufsicht des Kraftfahrt-Bundesamtes unterliegt.

Im neuen § 4 Absatz 2 werden Regelungen zur Abführung der Einnahmen aus der Erhebung der Infrastrukturabgabe durch einen Betreiber an eine Bundeskasse sowie die Befugnis des Betreibers, Anordnungen zur Annahme oder Leistung von Zahlungen nach § 70 der Bundeshaushaltsordnung zu erteilen, die von den Bundeskassen ausgeführt werden, ergänzt. Des Weiteren werden die notwendigen Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung und die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen insoweit als entsprechend anwendbar erklärt.

In dem neuen § 5 Absatz 1 Satz 5 wird klargestellt, dass für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge die bei Erwerb der Vignette ausgegebene Buchungsbestätigung als Bescheid gilt.

Die weiteren Änderungen in den Absätzen 1 und 2 sind Folgeänderungen, die sich aus der geänderten Zuordnung der Aufgaben und der Einführung des Begriffs „Infrastrukturabgabebehörde“ ergeben.

§ 5 Absatz 1 Satz 7 legt fest, dass ein Widerspruchsverfahren gegen die Festsetzung der Infrastrukturabgabe nicht stattfindet. Bei der Festsetzung der Infrastrukturabgabe handelt es sich grundsätzlich um eine gebundene Entscheidung ohne Ermessensspielraum, sodass ein Widerspruch in der Regel unbegründet wäre. Durch den Ausschluss des Widerspruchsverfahrens wird der Rechtsschutz der Bürger nicht unverhältnismäßig eingeschränkt. Die Infrastrukturbehörde kann auch bei einem Ausschluss des Widerspruchsverfahrens gleichwohl einen fehlerhaften Bescheid zurücknehmen und durch einen berichtigten Bescheid ersetzen, soweit im Einzelfall ein Bescheid aufgrund eines Rechenfehlers oder einer fehlerhaften Datenübertragung fehlerhaft ist. Zu diesem Zweck ist bei der Infrastrukturabgabebehörde eine Organisationseinheit zu schaffen, die entsprechende Anliegen von betroffenen Bürgern entgegennimmt und eine Klärung herbeiführt. Im Übrigen hätte ein Widerspruch gegen den Festsetzungsbescheid nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 der Verwaltungsgerichtsordnung keine aufschiebende Wirkung.

Absatz 2 Satz 4 stellt klar, dass das SEPA-Lastschrift-Mandat zugunsten der Infrastrukturabgabebehörde zu erteilen ist. Des Weiteren enthält Satz 4 Folgeänderungen, die sich aus dem neuen § 8 Absatz 3 und 4 ergeben, wodurch der Prozess der Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats und der Ausnahmeprüfung im Zusammenhang mit dem Zulassungsverfahren klarer dargestellt wird.

Zur besseren Lesbarkeit werden die §§ 4 und 5 insgesamt neu gefasst.

Zu Nummer 3 (§ 6):

In Absatz 1 wird die Möglichkeit ergänzt, dass auch Kraftfahrzeuge im Infrastrukturabgaberegister geführt werden können, die nicht in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen. Hierdurch sollen insbesondere Halter von Kraftfahrzeugen, die äußerlich nicht als nicht abgabepflichtig erkennbar sind, die Möglichkeit erhalten, ihre Kraftfahrzeuge als nicht abgabepflichtig registrieren zu lassen, um wiederholte Kontrollen und Ausleitungen im Rahmen der Überwachung durch das Bundesamt für Güterverkehr zu vermeiden. Gleichzeitig wird hierdurch die Effektivität der Kontrollen gesteigert. Die Registrierung erfolgt jedoch nur auf Antrag und auf freiwilliger Basis.

Der neu gefasste Absatz 2 basiert auf den bisher in § 5 Absatz 1 bis 3 enthaltenen Regelungen und fasst sämtliche Daten zusammen, die das Kraftfahrt-Bundesamt im Infrastrukturabgaberegister speichern darf. In Nummer 13 wird der Betriebszeitraum ergänzt. Diese Angabe ist erforderlich, um die Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge mit Saisonkennzeichen festzusetzen. In den Nummern 14 und 15 wird außerdem geregelt, dass auch die Merkmale Übermittlungssperre und Abgabepflicht im Infrastrukturabgaberegister gespeichert werden können.

Der neu gefasste Absatz 3 greift die Regelung des bisherigen § 5 Absatz 1 Satz 2 auf und stellt klar, dass die Datenübernahme aus dem Zentralen Fahrzeugregister nur für im Inland zugelassene Kraftfahrzeuge erfolgt. Satz 2 übernimmt den bisherigen § 5 Absatz 1 Satz 3.

Absatz 4 Satz 1 basiert auf der Regelung des bisherigen § 5 Absatz 2 und stellt klar, dass die Daten Absatz 2 Nummer 2 bis 4 und 7 für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge von der Infrastrukturabgabebehörde erhoben und im automatisierten Verfahren an das Kraftfahrt-Bundesamt zum Zweck der Speicherung im Infrastrukturabgaberegister übermittelt werden können. Außerdem kann die Infrastrukturabgabebehörde nach Satz 1 zum selben Zweck auch die Daten nach Nummer 7 bis 10 und 15 sowohl für Kraftfahrzeuge, die in Deutschland zugelassen sind, als auch für solche, die nicht in Deutschland zugelassen sind, im automatisierten Verfahren an das Kraftfahrt-Bundesamt übermitteln.

Absatz 4 Satz 2 ergänzt zudem, dass die dort genannten Daten von der Infrastrukturabgabebehörde erhoben, verarbeitet und genutzt werden können. Da diese Daten ausschließlich von der Infrastrukturabgabebehörde benötigt werden, werden diese Daten nicht im Infrastrukturabgaberegister gespeichert.

Die Absätze 5 und 6 enthalten die erforderlichen Folgeänderungen und greifen inhaltlich die Regelung des bisherigen § 5 Absatz 4 auf. Außerdem wird klargestellt, dass die genannten im automatisierten Verfahren abgerufen und übermittelt werden dürfen. Absatz 5 Satz 3 und 4 ergänzt Regelungen zur Prüfung der Zulässigkeit der Abrufe durch die speichernden Stellen und regelt die Verpflichtung, die nach § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen schriftlich festzulegen. Die Regelung entspricht inhaltlich § 10 Absatz 2 Satz 2 Nummer 9 und Absatz 4 des Bundesdatenschutzgesetzes.

Absatz 7 enthält die erforderlichen Folgeänderungen und ergänzt, dass eine im Zentralen Fahrzeugregister eingetragene Übermittlungssperre nach § 41 des Straßenverkehrsgesetzes auch für die Übermittlung aus dem Infrastrukturabgaberegister gilt. Für die Erteilung automatisierter Bescheide können die einer Übermittlungssperre unterliegenden Daten automatisiert entsperrt werden, wenn die Daten durch technische und organisatorische Maßnahmen gegen unautorisierte Zugriffe geschützt sind. Nach Satz 4 ist § 43 des Straßenverkehrsgesetzes für die Datenübermittlung entsprechend anwendbar. Satz 5 stellt klar, dass § 30 der Abgabenordnung dem Abruf der Steuerdaten nicht entgegensteht.

Nach Absatz 8 hat das Kraftfahrt-Bundesamt über die Abrufe aus dem Infrastrukturabgaberegister Aufzeichnungen zu fertigen, die die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten müssen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen. Absatz 8 Satz 4 und 5 ergänzt Regelungen zur Prüfung der Zulässigkeit der Abrufe durch die speichernde Stelle und regelt die Verpflichtung, die nach § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen schriftlich festzulegen. Die Regelung entspricht inhaltlich § 10 Absatz 2 Satz 2 Nummer 9 und Absatz 4 des Bundesdatenschutzgesetzes.

Absatz 9 regelt, dass die Infrastrukturabgabebehörde auch die für die Vollstreckung erforderlichen Daten an die zuständige Vollstreckungsbehörde im automatisierten Verfahren übermitteln darf.

Absatz 10 übernimmt die strenge Zweckbindung des bisherigen § 5 Absatz 5 für die nach diesem Gesetz erhobenen Daten.

Zur besseren Lesbarkeit wird § 5 insgesamt neu gefasst.

Zu Nummer 4:

Die Änderung ist notwendige Folgeänderung infolge der Einfügung des neuen § 5.

Zu Nummer 5 (§ 7):

In Absatz 4 Satz 3 wird klargestellt, dass die Infrastrukturabgabe auch für Kraftfahrzeuge, denen ein Saisonkennzeichen zugeteilt wurde, für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten ist. Dieser entspricht nach Satz 4 dem Betriebszeitraum für das betreffende Fahrzeug.

Die Änderung in Absatz 6 ist notwendige Folgeänderung infolge der geänderten Terminologie.

Zu Nummer 6 (§ 9):

Die Folgeänderungen in den Absätzen 1 bis 3 ergeben sich aus der geänderten Terminologie und der Neugliederung des § 4.

In den Absätzen 3 und 4 werden der Prozess der Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats im Rahmen der Zulassung eines Kraftfahrzeugs und die Prüfung des Vorliegens von Ausnahmetatbeständen präzisiert.

Nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 kann die nach Landesrecht zuständige Behörde auf die Vorlage eines SEPA-Lastschriftmandats verzichten, wenn der Halter eine Bescheinigung der Infrastrukturabgabebehörde vorzulegt, die bestätigt, dass er von der Infrastrukturabgabe ausgenommen ist. Ein Verzicht auf Vorlage eines SEPA-Lastschriftmandats ist nach Nummer 2 auch möglich, wenn der Halter das Bestehen eines Anspruchs auf Ausnahme von der Infrastrukturabgabe glaubhaft macht. Diese Regelung greift die Regelung des bisherigen § 8 Absatz 3 Satz 3 auf und stellt klar, dass die Glaubhaftmachung des Bestehens eines Ausnahmetatbestandes genügt.

Absatz 4 Satz 2 regelt, dass der Halter eines Fahrzeugs im Falle der Glaubhaftmachung gleichzeitig einen Antrag auf Befreiung von der Infrastrukturabgabe zu stellen und die zum Nachweis erforderlichen Unterlagen der Infrastrukturabgabebehörde binnen einer Frist von vier Wochen einzureichen hat. Somit wird insgesamt auch klargestellt, dass die abschließende Entscheidung im Hinblick auf das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes ausschließlich durch die Infrastrukturabgabebehörde erfolgt.

Um den Verwaltungsaufwand in Zusammenhang mit möglichen Vollstreckungsmaßnahmen zur Durchsetzung der Entrichtung der Infrastrukturabgabe zu minimieren, regelt Absatz 5, dass die Zulassung eines Fahrzeugs erst erfolgen darf, wenn die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen werden soll, keine Infrastrukturabgabenrückstände hat. Nach Satz 2 ist § 276 Absatz 4 der Abgabenordnung hierbei entsprechend anzuwenden. Nach Satz 3 steht ein halterbezogener Infrastrukturabgabenrückstand von weniger als fünf Euro der Zulassung nicht entgegen. Nach Satz 4 darf die Infrastrukturabgabebehörde der nach Landesrecht zuständigen Behörde Auskünfte über Infrastrukturabgabenrückstände der Fahrzeughalter erteilen. Die für die Prüfung der Infrastrukturabgabenrückstände erforderlichen Daten sind nach Satz 5 der nach Landesrecht zuständigen Behörde elektronisch zur Verfügung zu stellen. Nach Satz 6 darf die nach Landesrecht zuständige Behörde das Ergebnis der Prüfung der Infrastrukturabgabenrückstände der Person mitteilen, die das Fahrzeug zulässt. Beauftragt der Abgabepflichtige einen Dritten mit der Zulassung des Fahrzeugs, so hat er nach Satz 7 sein Einverständnis hinsichtlich der Bekanntgabe seiner infrastrukturabgabenrechtlichen Verhältnisse durch die nach Landesrecht zuständige Behörde an den Dritten schriftlich zu erklären. Die Zulassung des Fahrzeugs ist nach Satz 8 in diesen Fällen von der Vorlage der Einverständniserklärung abhängig.

Als weitere Maßnahme, den Verwaltungsaufwand in Zusammenhang mit möglichen Vollstreckungsmaßnahmen zur Durchsetzung der Entrichtung der Infrastrukturabgabe zu minimieren regelt Absatz 6, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag der Infrastrukturabgabebehörde den Fahrzeugschein einzuziehen und das amtliche Kennzeichen zu entstempeln hat, wenn die Infrastrukturabgabe nicht entrichtet worden ist.

Zur besseren Lesbarkeit wird § 9 insgesamt neu gefasst.

Zu Nummer 7 (§ 10):

Die Folgeänderungen ergeben sich aus der geänderten Terminologie und der Neugliederung des § 4.

Zu Nummer 8 (§ 11):

Die Folgeänderung in Absatz 3 ist erforderlich, da das Bundesamt für Güterverkehr nach dem neuen § 12 Absatz 4 auch für die Durchführung von Nacherhebungen und nach dem neuen § 14 Absatz 3 für die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren zuständig sein soll. Daher ist eine Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt zu diesem Zweck nicht mehr erforderlich.

Die Folgeänderungen in Absatz 4 ergeben sich aus der Neugliederung des § 5.

In Absatz 5 entfällt durch die Streichung des bisherigen Satzes 1 die gesetzliche Pflicht zur Mitführung eines Nachweises über den Erwerb der Vignette. Gleichwohl liegt es im Interesse des Fahrzeugführers einen geeigneten Nachweis mitzuführen, um im Falle der Kontrolle die ordnungsgemäße Entrichtung der Infrastrukturabgabe belegen zu können.

Die Folgeänderung in Absatz 7 ergibt sich aus der nach dem neuen § 12 Absatz 4 begründeten Zuständigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr für die Durchführung von Nacherhebungen. Da das Bundesamt für Güterverkehr die Infrastrukturabgabe somit in eigener Zuständigkeit vor Ort nacherheben kann, entfällt das Erfordernis, eine Sicherheitsleistung in Höhe der zu erwartenden Infrastrukturabgabe zu erheben. Um die Durchsetzungsfähigkeit der Kontrolle zu gewährleisten, ergänzt Satz 3 die Befugnis für das Kontrollpersonal, die Weiterfahrt auch dann zu untersagen, wenn die zur Durchführung der Überwachung erforderlichen Dokumente nicht ausgehändigt werden, die verlangten Auskünfte nicht erteilt werden oder eine nach § 46 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit § 132 Absatz 1 Nummer 1 der Strafprozessordnung angeordnete Sicherheitsleistung nicht oder nicht vollständig erbracht wird.

Zu Nummer 9 (§ 12):

Die Folgeänderungen ergeben sich aus der geänderten Terminologie und der Neugliederung des § 4.

Für die nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe ist nach Absatz 1 Satz 1 grundsätzlich die Infrastrukturabgabebehörde als für die Erhebung der Infrastrukturabgabe zuständige Stelle zuständig. Da jedoch die Vor-Ort-Kontrollen im Rahmen der Überwachung nach § 10 vom Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt werden, regelt Absatz 4, dass auch das Bundesamt für Güterverkehr die Infrastrukturabgabe nacherheben kann, wenn die Erhebung im Rahmen der Überwachung nach § 10 erfolgt. Dadurch werden die Verfahrensabläufe vereinfacht. Durch die Begründung der Zuständigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr wird vermieden, dass die Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur weiteren Bearbeitung übermittelt werden müssen. Außerdem kann die Infrastrukturabgabe unmittelbar vor Ort nacherhoben werden. Eine Sicherheitsleistung hierfür ist daher entbehrlich.

Zu Nummer 10 (§ 13):

Die Folgeänderungen ergeben sich aus der Neufassung der §§ 4 und 5 sowie aus der Änderung der Zuständigkeit für die Durchführung der Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren.

Absatz 1 regelt, dass die beim Kraftfahrt-Bundesamt im Infrastrukturabgaberegister gespeicherten Daten sowie die ihm zur Überwachung des Betreibers übermittelten Daten unverzüglich zu löschen sind, wenn sie für die nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben nicht mehr erforderlich sind. Dies ist für Daten im Infrastrukturabgaberegister beispielsweise dann der Fall, wenn ein Kraftfahrzeug außer Betrieb gesetzt wird oder der Halter des Kraftfahrzeugs wechselt. Im letzteren Fall sind im Infrastrukturabgaberegister auch alle halterbezogenen Daten zu löschen.

Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen Absatzes 2 und regelt, dass die personenbezogenen und personenbeziehbaren Daten bereits ein Jahr nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Entrichtungszeitraum endet, zu löschen sind. Nach Löschung dieser Daten steht der verbleibende Datensatz somit in nicht personenbezogener Form insgesamt sechs Jahre für Prüfw Zwecke, insbesondere des Bundesrechnungshofs zur Verfügung. Außerdem enthält Absatz Folgeänderungen, die sich aus der Neufassung der §§ 4 und 5 ergeben.

Der bisherige Absatz 5 ist zu streichen, da das Bundesamt die Daten zur Durchführung der Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren benötigt.

Der neu gefasste Absatz 5 entspricht inhaltlich dem bisherigen Absatz 6 und enthält die sich aus der Übertragung der Zuständigkeit für die Durchführung der Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren an das Bundesamt für Güterverkehr ergebenden Folgeänderungen. Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6.

Zur besseren Lesbarkeit wird § 12 insgesamt neu gefasst.

Zu Nummer 11 (§ 14):

Die Folgeänderungen ergeben sich aus der Neufassung des § 4 sowie aus der Übertragung der Zuständigkeit für die Durchführung der Ordnungswidrigkeitenverfahren auf das Bundesamt für Güterverkehr.

Zu Nummer 12 (§ 15)

In dem Katalog der Aufkommensverwaltung sind die Kosten der Vollstreckung der Infrastrukturabgabenrückstände gesondert aufzuführen, da es sich nicht um Kosten des Betriebs handelt.

Zu Nummer 13 (§ 16):

In Absatz 1 wird festgelegt, dass das Kraftfahrtbundesamt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unverzüglich die technische Einsatzbereitschaft des zur Erhebung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Systems festzustellen und die Feststellung nach Nummer 1 im Bundesanzeiger bekanntzumachen hat. Nach Absatz 1 Satz 2 gilt im Falle der Übertragung der Erhebung der Infrastrukturabgabe auf einen Betreiber nach § 4 Absatz 5 Satz 1 die technische Einsatzbereitschaft im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 als festgestellt, wenn das Kraftfahrtbundesamt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Betreiber die erste vorläufige Erlaubnis zum Betrieb des zur Erhebung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Systems erteilt hat.

Absatz 2 legt fest, dass die Erhebung der Infrastrukturabgabe mit dem ersten Tag des vierten Monats, der auf den Monat der Bekanntmachung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 folgt, beginnt. Dieser Tag ist nach Absatz 2 Satz 2 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unverzüglich im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

Nach Absatz 3 beginnt die Infrastrukturabgabebehörde abweichend von Absatz 2 Satz 1 ab dem Tag der Bekanntmachung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 mit Wirkung für den Beginn der Erhebung der Infrastrukturabgabe unverzüglich mit der Festsetzung der Infrastrukturabgabe für die in § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bezeichneten Kraftfahrzeuge bereits. So wird ein möglichst frühzeitiger Beginn der Versendung der Bescheide ermöglicht. Die Bescheide umfassen auch die Stundung der erstmaligen Entrichtung der Infrastrukturabgabe bis zum Ende des Rumpfbetriebes nach § 4 Absatz 2 Satz 2.

Ab dem Tag der Bekanntmachung erfolgt auch die Aufhebung der Bescheide bei Außerbetriebsetzung und Veräußerung.

Zu Nummer 14 (§ 18)

§ 18 begründet eine Verpflichtung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Beteiligung des Bundesministeriums der Finanzen, Transparenz im Hinblick auf die tatsächlich erzielten Einnahmen und die gesamten Bürokratiekosten herzustellen. Außerdem soll der Bericht Angaben zu allen Maßnahmen der Bundesregierung enthalten, durch die die Abgabepflicht auf Abschnitte von Bundesstraßen ausgedehnt wurde.

Zu Nummer 15 (Anlage zu § 8):

Die Staffelung der Kurzzeitvignetten (Zehntages- und Zweimonatsvignette) in Absatz 1 Nummer 1 knüpft an die Systematik der Jahresvignetten an, deren Höhe individuell vom Hubraum und der Emissionsklasse des jeweiligen Kraftfahrzeugs abhängt. So wird sichergestellt, dass die Infrastrukturabgabe für Kurzzeitvignetten auch für Kraftfahrzeuge, für die aufgrund einer guten Emissionsklasse und eines geringen Hubraums für eine Jahresvignette nur eine geringe Infrastrukturabgabe zu entrichten wäre, jeweils in einem angemessenen Verhältnis zur jeweiligen Infrastrukturabgabe für eine Jahresvignette steht.

Um dennoch die einfache Struktur für die Kurzzeitvignetten beizubehalten, sollen für Zehntages- und Zweimonatsvignetten jeweils nur drei Kategorien geschaffen werden. Die Höhe der zu entrichtenden Abgabe richtet sich dabei jeweils nach der Höhe der Infrastrukturabgabe, die für eine Jahresvignette für das entsprechende Kraftfahrzeug zu entrichten wäre. Dabei wird sichergestellt, dass ausgehend davon, dass für nahezu alle abgabepflichtigen Fahrzeuge ein Jahresvignettenpreis von über 18 Euro zu entrichten sind, der Tagespreis für die Kurzzeitvignetten

nicht mehr als das 7,3-fache des Tagespreises der Jahresvignette beträgt. Dieses Verhältnis von Kurzzeit- zu Jahresvignetten hat die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung über die Erhebung nationaler Straßenbenutzungsgebühren auf leichte Privatfahrzeuge, KOM(2012) 199 endg. akzeptiert.

Durch die Ergänzung in Absatz 1 Nummer 3 wird klargestellt, dass der Infrastrukturabgabe für eine Jahresvignette jeweils die Emissionsklasse Euro 3 oder schlechter zugrunde zu legen ist, wenn die Emissionsklasse nicht ordnungsgemäß nachgewiesen werden kann.

Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass sich die Infrastrukturabgabe für Jahresvignetten für Kraftfahrzeuge mit Wankelmotoren an Stelle des Hubraums nach dem Hubraumäquivalent in Höhe des doppelten Nennkammervolumens bemisst.

Satz 3 ergänzt, dass jeweils der Höchstbetrag zu entrichten ist, wenn ein Schuldner die für die Höhe der Infrastrukturabgabe relevanten Daten nicht ordnungsgemäß nachweisen kann oder auf deren Angabe verzichtet. Durch die zweite Alternative soll es insbesondere ermöglicht werden, Kurzzeitvignetten schnell und ohne Eingabe von fahrzeugbezogenen Daten unbürokratisch zu erwerben. Die Infrastrukturabgabe entspricht in diesem Fall dem jeweiligen Höchstbetrag.

Die Anpassung in Absatz 4 ist eine Folgeänderung, die sich aus der Einfügung der Sätze 2 und 3 in Absatz 1 ergibt.

Absatz 5 regelt, dass bei Berechnung der Infrastrukturabgabe angefangene Kalendertage als volle Kalendertage zählen. Der Tag, an dem die Abgabepflicht endet wird grundsätzlich nicht mitgerechnet. Letzteres gilt jedoch nicht, wenn die Entrichtung für einen nach Tagen berechneten Zeitraum erfolgt.

Zur besseren Lesbarkeit wird die Anlage zu § 8 insgesamt neu gefasst.

Zu Artikel 4:

Durch die Einfügung der neuen Nummer 7 wird die Zweckbestimmung des Fahrzeugregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt um Maßnahmen zur Durchführung des Infrastrukturabgaberechts ergänzt.

Berlin, den 25. März 2015

Karl Holmeier
Berichterstatter

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatterin

