

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

A. Problem und Ziel

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. Während Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bereits über die Zahlung der in den Gesamthaushalt fließenden Kraftfahrzeugsteuer indirekt zur Finanzierung der Verkehrswege beitragen, sind Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die das deutsche Bundesfernstraßennetz nutzen, bislang nicht an der Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus des Netzes beteiligt.

B. Lösung

Es soll eine Infrastrukturabgabe eingeführt werden, die von Haltern von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen gleichermaßen für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu entrichten ist. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sind zunächst nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig.

Aufgrund des sehr dichten Bundesfernstraßennetzes in der Bundesrepublik Deutschland ist davon auszugehen, dass nahezu alle abgabepflichtigen Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen das Bundesfernstraßennetz im Jahresverlauf nutzen. Die Infrastrukturabgabe muss deshalb von allen Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen grundsätzlich jeweils für ein Jahr an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) entrichtet werden. Die Kosten für eine Jahresvignette bestimmen sich nach dem Hubraum und den Umwelteigenschaften des Pkw bzw. bei Wohnmobilen nach dem Gewicht.

Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen können zwischen einer sich ebenfalls an den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemessenden Jahresvignette oder einer Kurzzeitevignette zum Pauschalpreis von 10 Euro (zehn Tage) oder 22 Euro (zwei Monate) wählen. Der Erwerb ist im Internet oder an Einbuchungsstellen, z. B. an Tankstellen, möglich.

Da die Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw oder Wohnmobilen bereits über die Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer zur Finanzierung des Bundesfernstraßennetzes beitragen, werden in einem gesonderten Gesetzgebungsverfahren in das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) Steuerentlastungsbeträge aufgenommen. Damit ist sichergestellt, dass Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen keine zusätzlichen Belastungen auferlegt werden. Halter von Fahrzeugen der umweltfreundlichsten Emissionsklasse Euro 6 werden, soweit die sich nach den Fahrzeugeigenschaften bestimmende Abgabelast für eine Jahresvignette den Höchstsatz von 130 Euro nicht überschreitet, in der Summe durch eine besonders günstige Infrastrukturabgabe entlastet.

Die Infrastrukturabgabe wird als elektronische Vignette (E-Vignette) erhoben. Die Fahrtberechtigung ist mit dem amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen verknüpft, das nach Entrichtung der Infrastrukturabgabe im System freigeschaltet wird.

Die Einführung der Infrastrukturabgabe ist mit dem EU-Recht vereinbar:

- Die EU-Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, zwischen den verschiedenen Säulen der Infrastrukturfinanzierung Verschiebungen vorzunehmen. Sie können die Nutzerfinanzierung durch die Einführung einer Benutzungsabgabe stärken. Vor diesem Hintergrund sollen die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe vollständig zweckgebunden in die Verkehrsinfrastruktur fließen.
- Die Pflicht zur Zahlung der Infrastrukturabgabe besteht unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Wohnort des Nutzers und unabhängig vom Ort der Zulassung des Kraftfahrzeugs. Alle Nutzer des deutschen Bundesfernstraßennetzes tragen künftig bei der Infrastrukturabgabe in gleicher Weise zu dessen Finanzierung bei. Die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Nutzung des deutschen Bundesfernstraßennetzes stellt somit, auch in Kombination mit entsprechenden Steuerentlastungsbeträgen bei der Kraftfahrzeugsteuer für Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen, keine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit dar.
- Halter von im Ausland zugelassenen Pkw oder Wohnmobilen können die für die Nutzung des abgabepflichtigen Streckennetzes erforderliche E-Vignette schnell und unbürokratisch im Internet und an Einbuchungsstellen, z. B. an Tankstellen, erwerben.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Gesamteinnahmen (brutto) aus der Infrastrukturabgabe werden mit rund 3,7 Mrd. Euro prognostiziert, wobei rund 3 Mrd. Euro auf im Inland zugelassene Fahrzeuge und rund 700 Mio. Euro auf nicht im Inland zugelassene Fahrzeuge entfallen.

Die um die Systemkosten geminderten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe fließen zweckgebunden in den Verkehrsetat des Bundes und ersetzen teilweise bislang dort veranschlagte steuerfinanzierte Mittel. Die von Haltern von nicht in

der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen abgabepflichtigen Fahrzeugen vereinnahmten Mittel fließen zusätzlich in die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Halter von im Inland zugelassenen Pkw oder Wohnmobilen müssen künftig eine Infrastrukturabgabe entrichten, die sich nach den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemisst. Der entsprechende Bescheid wird für bereits zugelassene Fahrzeuge automatisch durch das Kraftfahrt-Bundesamt zugestellt. Bei Neuzulassung eines abgabepflichtigen Fahrzeugs muss bei der nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörde – analog zum Verfahren bei der Kraftfahrzeugsteuer – eine Ermächtigung zum Einzug der Infrastrukturabgabe erteilt werden.

Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw oder Wohnmobilen sind zunächst nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig. Sie können zwischen einer Jahresvignette, deren Preis sich nach den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemisst, und einer Zweitmonats- bzw. Zehntagesvignette zum Pauschalpreis von 22 bzw. 10 Euro wählen. Der Erwerb ist im Internet und an Einbuchungsstellen, z. B. an Tankstellen, möglich. Hierfür müssen die Nutzer ihr Fahrzeugkennzeichen sowie beim Erwerb von Jahresvignetten die erforderlichen Merkmale des Fahrzeugs angeben.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Unternehmen müssen für ihre abgabepflichtigen Fahrzeuge ebenfalls eine Infrastrukturabgabe entrichten. Der Erfüllungsaufwand bestimmt sich analog zu E.1. Insgesamt sind die Bürokratiekosten für die Wirtschaft als gering einzuschätzen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG), beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sowie in geringem Umfang bei den nach Landesrecht für die Zulassung zuständigen Behörden.

Die beim BAG anfallenden Kosten für die Implementierung der erforderlichen Kontrolleinrichtungen belaufen sich auf insgesamt rund 34 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016. Die laufenden jährlichen Kosten für den Betrieb des Kontrollsystems sowie für die in diesem Zusammenhang erforderlichen 287 Personalstellen betragen insgesamt rund 32 Mio. Euro.

Die beim KBA anfallenden Kosten zur Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Erhebung der Infrastrukturabgabe belaufen sich auf rund 10 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016 (einmalige Implementierungskosten) sowie auf rund 6,5 Mio. Euro jährlich (Betriebs- und Personalkosten). Insgesamt erfordert die neue Aufgabe 84 zusätzliche Stellen beim KBA. Die Errichtung und der Betrieb des Systems zur Erhebung der Infrastrukturabgabe soll einem privaten Betreiber übertragen werden. Die Vergütung wird auf rund 335 Mio. Euro für die Errichtung (einmalig) und rund 164 Mio. Euro pro Jahr für den Betrieb prognostiziert.

Der Bundeshaushalt wird im Ergebnis nicht belastet. Die Systemkosten werden aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe finanziert. Daneben ergeben sich Bußgeldeinnahmen und Einnahmen aus der Nacherhebung.

Für Länder und Gemeinden entstehen geringe Kosten bei den nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden, da künftig bei Neuzulassungen SEPA-Mandate nicht nur wie bisher für den Zoll (Kraftfahrzeugsteuer), sondern auch für das KBA (Infrastrukturabgabe) eingeholt werden müssen.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden.

Die Infrastrukturabgabe, die Halter von im Inland zugelassenen Kraftfahrzeugen nicht zusätzlich belastet, wird keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in der Bundesrepublik Deutschland haben.

Negative Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Austausch in den grenznahen Regionen sind nicht zu erwarten, da die Vignettenpreise moderat ausgestaltet sind. Abgabepflichtige Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen sind zudem zunächst nur bei Nutzung von Bundesautobahnen abgabepflichtig.

Von Verkehrsverlagerungen ist aufgrund der moderaten Preise für die zeitbezogene Vignette ebenfalls nicht auszugehen. Die Bundesregierung wird jedoch die weitere Entwicklung beobachten und – soweit es an einigen Stellen wesentliche Verkehrsverlagerungen geben sollte – geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

11. Februar 2015

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 930. Sitzung am 6. Februar 2015 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

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

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen

(Infrastrukturabgabengesetz – InfrAG)

§ 1

Infrastrukturabgabe

(1) Für die Benutzung der Bundesfernstraßen im Sinne des § 1 des Bundesfernstraßengesetzes mit

1. Kraftfahrzeugen der Klasse M₁ oder M₁G ohne besondere Zweckbestimmung im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 4, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172) geändert worden ist,
2. Kraftfahrzeugen der Klasse M mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 5.1 der Richtlinie 2007/46/EG oder
3. Kraftfahrzeugen der Klasse M₁ oder M₁G mit besonderer Zweckbestimmung als beschussgeschütztes Fahrzeug im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 1 in Verbindung mit den Nummern 4 und 5.2 der Richtlinie 2007/46/EG

ist eine Abgabe zu entrichten (Infrastrukturabgabe).

(2) Abweichend von Absatz 1 ist für die Benutzung von Bundesfernstraßen im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 2 des Bundesfernstraßengesetzes (Bundesstraßen) mit in Absatz 1 bezeichneten Kraftfahrzeugen, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, keine Infrastrukturabgabe zu entrichten.

(3) Die Infrastrukturabgabe nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten auf den Abschnitten von Bundesfernstraßen, für deren Benutzung eine Maut nach § 2 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes erhoben wird.

§ 2

Ausnahmen

(1) Die Infrastrukturabgabe ist nicht zu entrichten für die Benutzung von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1 mit

1. Kraftfahrzeugen, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen und nicht auf Antrag zum Verkehr zugelassen sind,
2. Kraftfahrzeugen, die im Dienst der Polizeibehörden, der Zollverwaltung, der Bundeswehr oder ausländischer Streitkräfte verwendet werden,
3. Kraftfahrzeugen, die
 - a) überwiegend zum Wegebau verwendet werden und

- b) für den Bund, ein Land, eine Gemeinde, einen Gemeindeverband, einen Zweckverband oder eine diesen Gebietskörperschaften vergleichbare Gebietskörperschaft im Ausland zugelassen sind,
4. Kraftfahrzeugen, die überwiegend zur Reinigung von Straßen verwendet werden,
 5. Kraftfahrzeugen, die im Feuerwehrdienst, im Zivil- und Katastrophenschutz, bei Unglücksfällen, im Rettungsdienst oder zur Krankenbeförderung verwendet werden,
 6. Kraftfahrzeugen, die für gemeinnützige oder mildtätige Organisationen zugelassen sind und überwiegend für humanitäre Hilfsgütertransporte in das Ausland oder für zeitlich damit zusammenhängende Vorbereitungsfahrten verwendet werden,
 7. Kraftfahrzeugen, die während des Zeitraums, für den die Abgabe zu entrichten wäre, zu mehr als 50 vom Hundert der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet werden,
 8. Kraftfahrzeugen, die zugelassen sind
 - a) für eine bei der Bundesrepublik Deutschland beglaubigte diplomatische Vertretung eines anderen Staates,
 - b) für Mitglieder der unter Buchstabe a bezeichneten diplomatischen Vertretungen oder für Personen, die zum Geschäftspersonal dieser Vertretungen gehören und der inländischen Gerichtsbarkeit nicht unterliegen,
 - c) für eine in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene konsularische Vertretung eines anderen Staates, wenn der Leiter der Vertretung Angehöriger des Entsendestaates ist und außerhalb seines Amtes in der Bundesrepublik Deutschland keine Erwerbstätigkeit ausübt,
 - d) für einen in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Konsularvertreter (Generalkonsul, Konsul, Vizekonsul, Konsularagenten) oder für Personen, die zum Geschäftspersonal dieser Konsularvertreter gehören, wenn sie Angehörige des Entsendestaates sind und außerhalb ihres Amtes in der Bundesrepublik Deutschland keine Erwerbstätigkeit ausüben,
 - e) für internationale Organisationen, die auf Grund eines Abkommens mit der Bundesrepublik Deutschland ihren Sitz in Deutschland genommen haben,
 - f) für Mitglieder der unter Buchstabe e bezeichneten Organisationen, die auf Grund des genannten Abkommens einen Diplomaten gleichgestellten Status besitzen,
 9. Dienstkraftfahrzeugen von Behörden anderer Staaten, die auf Dienstfahrten zum vorübergehenden Aufenthalt in das Grenzgebiet gelangen,
 10. Kraftfahrzeugen mit einem Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden,
 11. Kraftfahrzeugen, die ein grünes Kennzeichen nach den zulassungsrechtlichen Vorschriften führen,
 12. Kraftfahrzeugen, die für schwerbehinderte Personen zugelassen sind, die durch einen Ausweis im Sinne des Neunten Buches Sozialgesetzbuch oder des Artikels 3 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr vom 9. Juli 1979 (BGBl. I S. 989)
 - a) mit dem Merkzeichen „H“, „BI“ oder „aG“ nachweisen, dass sie hilflos, blind oder außergewöhnlich gehbehindert sind oder
 - b) mit orangefarbenem Flächenaufdruck nachweisen, dass sie die Voraussetzungen des § 145 Absatz 1 Satz 1 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch erfüllen und
 13. selbstfahrenden Wohnwagen (Wohnmobilen) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 Kilogramm, die dem Schaustellergewerbe dienen.

Voraussetzung für die Ausnahmen nach Satz 1 Nummer 3 bis 5 ist, dass die Kraftfahrzeuge äußerlich als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Voraussetzung für die Ausnahmen nach Satz 1 Nummer 8 Buchstabe a bis d und Nummer 9 ist, dass Gegenseitigkeit gewährt wird. Die Ausnahme nach Satz 1 Nummer 12 gilt auch für Kraftfahrzeuge, die im Ausland auf Halter zugelassen sind, die ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland haben oder die sich aus beruflichen oder persönlichen Gründen regelmäßig mit ihrem Kraftfahrzeug in die Bundesrepublik Deutschland begeben und die nachweisen können,

dass sie hilflos, blind, gehörlos, außergewöhnlich gehbehindert oder infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind sowie für Kraftfahrzeuge, die für Personen zugelassen sind, die die Voraussetzungen des § 17 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes erfüllen.

(2) Soweit für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge ein Ausnahmetatbestand nach Absatz 1 vorliegt, ist dies vom Kraftfahrt-Bundesamt im Infrastrukturabgaberegister nach § 5 Absatz 1 Nummer 2 von Amts wegen einzutragen. Halter von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen können beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragen, dass das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes im Sinne des Absatzes 1 festgestellt und in das Infrastrukturabgaberegister nach § 5 Absatz 1 Nummer 2 eingetragen wird.

(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Abgabepflicht abweichend von § 1 Absatz 2 auch für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist.

(4) Soweit die Pflicht zur Entrichtung der Abgabe auch für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, auf Abschnitten von Bundesstraßen besteht, ist in geeigneter Weise auf die Abgabepflicht des jeweiligen abgabepflichtigen Abschnitts hinzuweisen.

§ 3

Schuldner der Infrastrukturabgabe

Schuldner der Infrastrukturabgabe ist

1. der Halter des Kraftfahrzeugs oder
2. der Führer des Kraftfahrzeugs während der abgabepflichtigen Benutzung von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3.

Im Falle eines Fahrzeugs, das in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen ist, ist abweichend von Satz 1 nur der Halter des Fahrzeugs der Schuldner der Infrastrukturabgabe. Die kumulative Inanspruchnahme beider Schuldner ist unzulässig. Mehrere Schuldner der Infrastrukturabgabe haften als Gesamtschuldner.

§ 4

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 das Kraftfahrt-Bundesamt zu entrichten. Die Höhe der jeweilig zu entrichtenden Infrastrukturabgabe ergibt sich aus der Anlage zu § 7. Sie wird für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge vom Kraftfahrt-Bundesamt durch Bescheid festgesetzt. Für im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge ist die Infrastrukturabgabe an den Betreiber nach Absatz 5 zu entrichten, soweit ein Betreiber beliebig worden ist. 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.

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

1. vor dem nach § 15 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung zugelassen worden sind, zum Zeitpunkt des nach § 15 festgelegten Beginns der Abgabenerhebung,
2. ab dem nach § 15 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 (Rumpffahr) für das jeweilige Kraftfahrzeug zinslos gestundet. Halter von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 haben in den Fällen des Satzes 1 schriftlich oder elektronisch ein SEPA-Lastschrift-Mandat zugunsten des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Einzug der Infrastrukturabgabe

vom Konto des Fahrzeughalters oder vom Konto eines Dritten bei einem Geldinstitut zu erteilen. Die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandates nach Satz 3 hat zu erfolgen:

1. im Falle des Satzes 1 Nummer 1 spätestens einen Monat vor Beginn des jeweiligen individuellen Entrichtungszeitraums gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt oder
2. im Falle des Satzes 1 Nummer 2 zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeugs gegenüber den nach Landesrecht für die Zulassung zuständigen Behörden.

(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 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.

(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann einem privaten Dritten die Erhebung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, übertragen (Betreiber). Die Beleihung ist vom Kraftfahrt-Bundesamt im Bundesanzeiger bekannt zu geben. § 5 Absatz 2 bis 5 gilt für Betreiber entsprechend.

(6) Ferner kann das Kraftfahrt-Bundesamt an Stelle einer Beleihung einen privaten Dritten beauftragen, an der Erhebung der Infrastrukturabgabe mitzuwirken.

(7) Verpflichtet sich der Betreiber im Sinne des Absatzes 5 oder der private Dritte im Sinne des Absatzes 6 gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt zur unbedingten Zahlung eines Betrags in Höhe der entstandenen Infrastrukturabgabe des jeweiligen Schuldners der Infrastrukturabgabe, so ist der Schuldner von der Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe an das Kraftfahrt-Bundesamt befreit, wenn er die Infrastrukturabgabe ordnungsgemäß und vollständig an den Betreiber oder den privaten Dritten entrichtet hat.

§ 5

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 und
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.

Das Kraftfahrt-Bundesamt übernimmt zu diesem Zweck aus dem Zentralen Fahrzeugregister in das Infrastrukturabgaberegister folgende Daten:

1. Name und Wohnort des Halters,
2. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs inklusive Nationalitätenkennzeichen,
3. Hubraum und Emissionsklasse des Kraftfahrzeugs, bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2 mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil das zulässige Gesamtgewicht,
4. Klasse und Aufbauart im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG,
5. Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
6. Datum der Erstzulassung.

Insoweit ist § 41 des Straßenverkehrsgesetzes nicht anzuwenden.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf zum Zweck der Erhebung der Infrastrukturabgabe nachfolgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. Höhe der festgesetzten Infrastrukturabgabe,
2. Zeitraum, für den die Infrastrukturabgabe festgesetzt wurde,
3. Ort und Zeit der Entrichtung der Infrastrukturabgabe,
4. Belegnummer/Kassenzeichen zum Zahlungsvorgang,
5. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs inklusive Nationalitätenkennzeichen,
6. Hubraum, Emissionsklasse und Antriebsart des Kraftfahrzeugs, bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2 mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil das zulässige Gesamtgewicht,
7. Zahlungsstatus,
8. Klasse und Aufbauart im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG,
9. Ausnahmetatbestände und Vergünstigungen nach § 2,
10. Ausnahmetatbestände und Vergünstigungen nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz.

(3) Von Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen darf das Kraftfahrt-Bundesamt zum Zweck der Erhebung der Infrastrukturabgabe zusätzlich nachfolgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
2. Name und Wohnort des Halters,
3. Bankverbindung desjenigen, von dessen Konto das SEPA-Lastschrift-Mandat nach § 4 Absatz 2 Satz 3 erteilt wurde,
4. Entrichtungszeitraum der Kraftfahrzeugsteuer,
5. Datum der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt den zuständigen Bundesfinanzbehörden die Daten nach Absatz 2 Nummer 1, 2, 5 bis 9, Absatz 3 Nummer 1, 2 und 5 und die Ausnahmetatbestände nach § 2 zur Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer. Das Kraftfahrt-Bundesamt ruft von den Bundesfinanzbehörden die Daten nach Absatz 2 Nummer 10 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, 5 und 6 ab und speichert und nutzt diese Daten. Zusätzlich ruft das Kraftfahrt-Bundesamt von den Bundesfinanzbehörden die Daten nach Absatz 3 Nummer 4 einmalig für die erstmalige Festsetzung der Höhe der Infrastrukturabgabe für das Rumpffahr im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 2 ab und speichert und nutzt diese Daten. § 30 der Abgabenordnung steht dem Abruf der Steuerdaten nach den Sätzen 2 und 3 nicht entgegen.

(5) Die Daten nach den Absätzen 1 bis 4 dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

§ 6

Entrichtungszeitraum und Gültigkeit

(1) Für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge ist die Infrastrukturabgabe jeweils für ein Jahr zu entrichten. Der Entrichtungszeitraum beginnt, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, mit dem Tag der Zulassung des Fahrzeugs.

(2) Für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge ist die Infrastrukturabgabe für

1. zehn Tage (Zehntagesvignette),
2. zwei Monate (Zweimonatsvignette) oder
3. ein Jahr (Jahresvignette)

zu entrichten.

(3) Für Kraftfahrzeuge, die vor dem nach § 15 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen worden sind, ist die Infrastrukturabgabe bei erstmaliger Entrichtung für das Rumpffahr im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 2 abweichend von Absatz 1 für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten. Die Infrastrukturabgabe ist auf schriftlichen oder elektronischen Antrag eines Halters abweichend von Absatz 1 und Absatz 2 Nummer 3 für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten, wenn dieser die Infrastrukturabgabe für mehr als ein Fahrzeug schuldet und durch die tageweise Entrichtung für mindestens zwei Fahrzeuge ein einheitlicher Fälligkeitstag erreicht wird.

(4) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 ist die Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die nur für einen bestimmten Zeitraum eines Kalenderjahres dauerhaft zugelassen werden, für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten. Der Entrichtungszeitraum entspricht dem Zeitraum für den das Kraftfahrzeug zugelassen wurde.

(5) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Jahr. Die Zweimonatsvignette hat eine Gültigkeit von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages im Folgejahr oder im zweiten Monat, der durch sein Tagesdatum dem Tag vor dem ersten Gültigkeitstag entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Zehntagesvignette hat eine Gültigkeit von zehn aufeinanderfolgenden Kalendertagen. Die Vignette für ein Rumpffahr im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 2 und die Vignette für Saisonkennzeichen im Sinne des Absatzes 4 haben jeweils eine Gültigkeit für den individuellen Entrichtungszeitraum.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt setzt die Infrastrukturabgabe nach Absatz 1 unbefristet fest, wenn der Zeitpunkt der Beendigung der Abgabepflicht nicht feststeht. In allen anderen Fällen setzt es die Infrastrukturabgabe für einen bestimmten Zeitraum fest.

§ 7

Abgabensätze

Die Höhe der Infrastrukturabgabe bestimmt sich nach der Anlage. Die zu entrichtende Infrastrukturabgabe ist jeweils auf volle Euro nach unten abzurunden.

§ 8

Nachweis der Entrichtung

(1) Der Schuldner der Infrastrukturabgabe hat auf Verlangen des Kraftfahrt-Bundesamts 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 beim Kraftfahrt-Bundesamt 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 Fahrzeugs 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 das Kraftfahrt-Bundesamt 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 Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn eine Ausnahme nach § 2 Absatz 1 nachgewiesen wird. Die nach Satz 1 erteilten SEPA-Lastschrift-Mandate sind an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln.

§ 9

Erstattung der Infrastrukturabgabe

(1) Vor Beginn des Gültigkeitszeitraums einer Vignette nach § 6 Absatz 2 kann die Infrastrukturabgabe auf Antrag erstattet werden.

(2) Ab Beginn des Gültigkeitszeitraums ist eine Erstattung der Infrastrukturabgabe für Vignetten nach § 6 Absatz 2 Nummer 1 und 2 ausgeschlossen. Die Vignette nach § 6 Absatz 1 und Absatz 2 Nummer 3 ist auf Antrag anteilig zu erstatten, wenn

1. das Kraftfahrzeug, für das die Abgabe entrichtet wurde, außer Betrieb gesetzt wird,
2. der Halter des Kraftfahrzeugs wechselt oder
3. die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 2 eintreten.

Die Vignette nach § 6 Absatz 1 ist auf Antrag vollständig zu erstatten, wenn glaubhaft gemacht wird, dass das Kraftfahrzeug im gesamten Entrichtungszeitraum nicht auf Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1 genutzt wurde. Der Antrag auf Erstattung gilt für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge in den Fällen des Satzes 2 Nummer 1 mit der Beantragung der Außerbetriebsetzung des Kraftfahrzeugs und in den Fällen des Satzes 2 Nummer 2 mit der Anzeige des Halterwechsels als gestellt. In den Fällen der Sätze 2 und 3 ist keine Gebühr für die Erstattung zu entrichten.

(3) Der Antrag auf Erstattung

1. nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 ist spätestens innerhalb eines Monats nach Eintreten des Erstattungsgrundes,
2. nach Absatz 2 Satz 3 ist spätestens innerhalb eines Monats nach Ende des Entrichtungszeitraums

beim Kraftfahrt-Bundesamt oder einem Betreiber im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1 zu stellen. § 32 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist entsprechend anzuwenden.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt erhebt für die Entscheidung über ein Erstattungsverlangen nach Absatz 1 eine Gebühr von höchstens 20 Euro. Die §§ 4 bis 6, 9 bis 11 und 13 bis 21 des Bundesgebührengesetzes sind entsprechend anzuwenden.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates das Verfahren der Erstattung der Infrastrukturabgabe beim Kraftfahrt-Bundesamt oder einem Betreiber im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1, den Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen nach Absatz 2 Satz 2 und 3 und die Höhe der Gebühr nach Absatz 4 zu regeln.

§ 10

Überwachung

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr überwacht stichprobenartig die Einhaltung der Abgabepflicht nach diesem Gesetz. Das Bundesamt für Güterverkehr kann sich dabei der Mitwirkung eines privaten Dritten bedienen. Die Mitwirkung ist vom Bundesamt für Güterverkehr im Bundesanzeiger bekannt zu geben. Dem privaten Dritten nach Satz 2 kann zu diesem Zweck die Feststellung von Benutzungen von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3, und der ordnungsgemäßen Abgabentrachtung übertragen werden.

(2) Soweit es zum Zwecke der Überwachung erforderlich ist, dürfen das Bundesamt für Güterverkehr und der private Dritte im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 im Rahmen der Überwachung, hinsichtlich Nummer 2 nur im Rahmen einer Vor-Ort-Kontrolle, folgende Daten erheben, speichern und nutzen:

1. Bild des Kraftfahrzeugs ohne Erfassung der Fahrzeuginsassen,
2. Name und Anschrift der Person, die das Kraftfahrzeug führt,
3. Ort und Zeit der Benutzung von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3,
4. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs inklusive Nationalitätenkennzeichen,
5. Hubraum, Emissionsklasse und Antriebsart des Kraftfahrzeugs, bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2 mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil das zulässige Gesamtgewicht,
6. Klasse und Aufbauart im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG.

Diese Daten dürfen ausschließlich zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden. Der private Dritte im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 darf die Daten nach Satz 1 an das Bundesamt für Güterverkehr übermitteln.

(3) Das Bundesamt für Güterverkehr und der private Dritte im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 übermitteln die Daten nach Absatz 2 Satz 1 an das Kraftfahrt-Bundesamt. Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die ihm übermittelten Daten wie folgt erheben, speichern und nutzen:

1. die Daten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 6 ausschließlich zum Zweck der nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe nach § 11 und zur Durchführung von Ordnungswidrigkeitsverfahren nach § 13,
2. die Daten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 6 unbeschadet von Nummer 1 außerdem zum Zweck der Überwachung des Betreibers nach § 4 Absatz 5 Satz 1.

Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach § 5 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 sowie Absatz 3 Nummer 1 und 2 darüber hinaus dem Bundesamt für Güterverkehr sowie dem privaten Dritten nach Absatz 1 Satz 2 zum Zweck der Durchführung der Überwachung übermitteln. Die Übermittlung nach Satz 1 aus dem Infrastrukturabgaberegister an das Bundesamt für Güterverkehr sowie den privaten Dritten nach Absatz 1 Satz 2 kann durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die ihm übermittelten Daten auch zur Überwachung des privaten Dritten nach Absatz 1 Satz 2 erheben, speichern, verarbeiten und nutzen.

(5) Der Fahrzeugführer hat einen Nachweis über den Erwerb der Vignette nach § 6 Absatz 2 bei der Benutzung von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3, mitzuführen und auf Verlangen den zur Überwachung befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Er hat darüber hinaus den Fahrzeugschein oder die Zulassungsbescheinigung Teil I und den Führerschein oder einen anderen Identitätsnachweis den zur Überwachung befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Sofern für Fahrten ein Nachweis der Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltafordernungen für das Kraftfahrzeug vorgeschrieben ist, gilt Satz 2 entsprechend. Der Fahrzeugführer hat auf Verlangen Auskunft über alle Tatsachen zu erteilen, die für die Durchführung der Überwachung von Bedeutung sind.

(6) Die zur Überwachung befugten Personen des Bundesamtes für Güterverkehr können Kraftfahrzeuge zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Abgabepflicht nach § 1 anhalten. Die Zeichen und Weisungen der zur Überwachung befugten Personen sind zu befolgen. Dies entbindet den Verkehrsteilnehmer nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(7) Die zur Überwachung befugten Personen des Bundesamtes für Güterverkehr sind berechtigt, eine Sicherheitsleistung in Höhe der zu erwartenden Infrastrukturabgabe nach § 11 sowie des zu erwartenden Bußgeldes nach § 13 nebst Verfahrenskosten am Ort der Überwachung zu erheben. Sie können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Sicherheitsleistung untersagen, wenn die Sicherheitsleistung trotz Aufforderung am Ort der Überwachung nicht entrichtet wird und Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Infrastrukturabgabe nach § 11 sowie des zu erwartenden Bußgeldes nach § 13 nebst Verfahrenskosten begründen.

(8) Weitergehende Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr, die ihm nach anderen gesetzlichen Bestimmungen zustehen, bleiben unberührt.

§ 11

Nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe

(1) Die Abgabe wird vom Kraftfahrt-Bundesamt nachträglich durch Bescheid erhoben, wenn die Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe besteht und Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und § 2 Absatz 3,

1. ohne gültige Vignette oder
2. entgegen § 4 Absatz 1 Satz 1 mit einer Vignette, deren Abgabenhöhe nicht der nach Maßgabe der Anlage zu § 7 zu entrichtenden Abgabenhöhe entspricht,

genutzt werden. In den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 entspricht die nachträglich zu entrichtende Infrastrukturabgabe in ihrer Höhe der Abgabe für eine Jahresvignette für das entsprechende Kraftfahrzeug. In den Fällen des Satzes 1 Nummer 2 entspricht die nachträglich zu entrichtende Infrastrukturabgabe in ihrer Höhe dem nicht entrichteten Betrag für eine Jahresvignette für das entsprechende Kraftfahrzeug. § 6 Absatz 5 Satz 1 gilt entsprechend. Können bei der nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe die für die Berechnung der Abgabenhöhe erforderlichen Angaben aus Gründen, die der Schuldner zu vertreten hat, nicht abschließend festgestellt werden, wird eine Infrastrukturabgabe in Höhe von 130 Euro erhoben. Eine Erstattung nach § 9 ist ausgeschlossen.

(2) Unbeschadet des § 10 darf das Kraftfahrt-Bundesamt zum Zweck der nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe nachfolgende Daten erheben, speichern und nutzen:

1. Höhe der festgesetzten Infrastrukturabgabe,
2. Zeitraum, für den die Infrastrukturabgabe festgesetzt wurde,
3. Ort und Zeit der Entrichtung der Infrastrukturabgabe,
4. Belegnummer/ Kassenzeichen zum Zahlungsvorgang,
5. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs inklusive Nationalitätenkennzeichen,
6. Hubraum, Emissionsklasse und Antriebsart des Kraftfahrzeugs, bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2 mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil das zulässige Gesamtgewicht,
7. Zahlungsstatus,
8. Klasse und Aufbauart im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG.

(3) Ergänzend zu § 41 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt für die Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland § 122 Absatz 2 Nummer 2 der Abgabenordnung entsprechend.

§ 12

Datenlöschung, Geschäftsstatistiken

(1) Betreiber nach § 4 Absatz 5 Satz 1 haben die nach § 4 Absatz 5 Satz 3 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 und 3 gespeicherten Daten unverzüglich zu löschen, wenn ein Erstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist. Ist ein Erstattungsverlangen nach § 9 Absatz 2 oder Absatz 3 fristgerecht gestellt worden, sind die Daten unverzüglich nach Abschluss des Verfahrens zu löschen.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Daten nach § 5 Absatz 2 Nummer 5 und Absatz 3 Nummer 1 bis 3 und 5 drei Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Entrichtungszeitraum endet, zu löschen. Die übrigen Daten nach § 5 Absatz 2 und 3 sind sechs Jahre nach der Erhebung der Daten zu löschen.

(3) Bilder und Daten, die im Rahmen der Überwachung nach § 10 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 § 10 Absatz 2 Satz 1 erhoben und gespeichert wurden, sind unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Fahrzeug nicht der Abgabepflicht unterliegt.

(5) Ist festgestellt worden, dass die Infrastrukturabgabe nicht entrichtet worden ist, sind die Daten nach § 10 Absatz 2 Satz 1 vom Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich nach der Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 10 Absatz 3 zu löschen.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die nach § 10 Absatz 3 übermittelten Daten nach Abschluss des Verfahrens zur nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe nach § 11 und des Ordnungswidrigkeitsverfahrens nach § 13 zu löschen.

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

§ 13

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Absatz 1 Satz 1 eine Infrastrukturabgabe nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig entrichtet,
2. entgegen § 10 Absatz 5 Satz 4 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder
3. einer vollziehbaren Anordnung nach § 10 Absatz 6 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Kraftfahrt-Bundesamt.

§ 14

Abgabenaufkommen

Das Aufkommen aus der Erhebung der Infrastrukturabgabe steht unbeschadet des § 5a des Bundesfernstraßengesetzes dem Bund zu. Ausgaben für

1. Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Abgabensystems,
2. Erstattungen nach § 9 und
3. den im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe entstehenden Aufwand bei der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung

werden aus diesem Aufkommen geleistet. Das verbleibende Aufkommen wird dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet.

§ 15

Beginn der Abgabenerhebung

Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Infrastrukturabgabe festzulegen.

§ 16

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes im Bundesanzeiger verkündet werden.

Anlage zu § 7

Abgabensätze

(1) Die Infrastrukturabgabe beträgt für die

1. Zehntagesvignette 10 Euro,
2. Zweimonatsvignette 22 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 den Dreifachbuchstaben bbb oder ccc genannten Emissionsklassen nicht erfüllen, 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 den Dreifachbuchstaben bbb und ccc genannten Emissionsklasse nicht erfüllen, 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.

(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 § 6 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 Dreihundertsechsundsechzigstel der Jahresvignette.

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

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 2 Buchstabe d wird folgender Buchstabe e eingefügt:
„e) des Infrastrukturabgaberegisters nach § 5 Absatz 1 Satz 1 des Infrastrukturabgabengesetzes,“.
2. In Nummer 10 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
3. Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 11 eingefügt:
„11. die Erhebung und Vollstreckung der Infrastrukturabgabe nach dem Infrastrukturabgabengesetz.“

Artikel 3

Änderung des Bundesgebührengesetzes

In § 2 Absatz 2 Nummer 8 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) werden die Wörter „und dem Mautsystemgesetz.“ durch die Wörter „, dem Mautsystemgesetz und dem Infrastrukturabgabengesetz.“ ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Ausgangslage

Deutschland ist das zentrale Transitland in Europa. Um den hohen Standard des stark belasteten deutschen Bundesfernstraßennetzes aufrecht zu erhalten und den prognostizierten Verkehrszuwachs im Personen- und insbesondere auch im Güterverkehr bewältigen zu können, muss mehr noch als bisher in den Erhalt der bestehenden Verkehrswege investiert werden. Auch der Aus- und Neubau darf nicht vernachlässigt werden.

Mit einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung können größere Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt und mehr Planungssicherheit für die Finanzierung von dringend erforderlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen erlangt werden. Alle Nutzer der Bundesfernstraßen in Deutschland sollen künftig zur Finanzierung der Verkehrswege beitragen. Während Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bereits über die Zahlung der in den Gesamthaushalt fließenden Kraftfahrzeugsteuer indirekt zur Finanzierung der Verkehrswege in Deutschland beitragen, sind Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die das deutsche Bundesfernstraßennetz nutzen, bislang nicht an der Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus des Netzes beteiligt.

2. Ziel und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe sollen die Nutzerfinanzierung ausgeweitet und eine gerechte Beteiligung aller Nutzer an der Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes herbeigeführt werden. Vor diesem Hintergrund sollen die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe vollständig zweckgebunden in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Hierbei entstehen durch die Ausweitung der Nutzerfinanzierung zusätzliche Einnahmen für den Verkehrsetat.

Diese Ziele werden mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wie folgt erreicht:

- Die Infrastrukturabgabe ist von Haltern von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen gleichermaßen für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu entrichten. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sind zunächst nur bei Nutzung der Bundesautobahnen abgabepflichtig.
- Die Infrastrukturabgabe muss grundsätzlich von allen Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen jeweils für ein Jahr entrichtet werden. Hierbei ist – bei Nicht-Vorliegen von Befreiungstatbeständen – die Entrichtung der Infrastrukturabgabe Voraussetzung für die Zulassung des Fahrzeugs. Hintergrund für die grundsätzliche Pflicht für alle Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, eine Jahresvignette zu erwerben, ist das sehr dichte Bundesfernstraßennetz in Deutschland, aufgrund dessen davon auszugehen ist, dass nahezu jeder Halter eines in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw oder Wohnmobils das Bundesfernstraßennetz nutzt. Die IVV Ingenieurgruppe Aachen kommt in einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebenen Studie zu dem Ergebnis, dass mehr als 99 % aller Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw im Jahresverlauf das Bundesfernstraßennetz nutzen. Lediglich 0,6 % der Halter von in der Bundesrepublik Deutschland Kfz-Steuerpflichtigen Pkw wohnen weiter als 10 km von der nächsten Bundesfernstraße entfernt.
- Die Kosten für eine Jahresvignette bestimmen sich nach dem Hubraum (bei Wohnmobilen nach dem Gewicht) und den Umwelteigenschaften des Fahrzeugs, dessen Halter die Abgabe zu entrichten hat.
- Halter von nicht im Inland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen können zwischen einer sich ebenfalls an den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemessenden Jahresvignette oder einer Kurzzeitvignette zum Pauschalpreis von 10 Euro (10 Tage) oder 22 Euro (2 Monate) wählen. Der Erwerb ist im Internet und an Einbuchungsstellen, z. B. an Tankstellen, möglich.
- Da Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen bereits über die Zahlung der Kfz-Steuer zur Finanzierung des Bundesfernstraßennetzes beitragen, werden in einem gesonderten

Gesetzgebungsverfahren in das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) Steuerentlastungsbeträge aufgenommen. Damit ist sichergestellt, dass Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen keine zusätzlichen Belastungen auferlegt werden. Halter von Fahrzeugen der umweltfreundlichsten Emissionsklasse Euro 6 werden, soweit die sich nach den Fahrzeugeigenschaften bestimmende Abgabelast für eine Jahresvignette den Höchstsatz von 130 Euro nicht überschreitet, in der Summe durch eine besonders günstige Infrastrukturabgabe entlastet.

- Die Infrastrukturabgabe wird als elektronische Vignette (E-Vignette) erhoben. Die Fahrtberechtigung ist mit dem amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen verknüpft. Die Freischaltung des Kennzeichens erfolgt für Halter von im Inland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen nach Erteilung der Einzugsermächtigung bei der nach Landesrecht für die Zulassung zuständigen Behörde und für Halter von im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen nach Entrichtung der Infrastrukturabgabe über das Internet oder an Einbuchungsstellen, z. B. an Tankstellen. Im Vergleich zu einer Papiervignette stellt die E-Vignette eine deutlich nutzerfreundlichere und wirtschaftlichere Lösung dar. Zum einen können Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen unmittelbar nach der elektronischen Einbuchung im Internet das abgabenpflichtige Straßennetz befahren, ohne eine Einbuchungsstelle aufsuchen zu müssen. Zum anderen entfällt der zeit- und kostenaufwändige Versand von Papiervignetten. Die Belange des Datenschutzes werden vollumfänglich gewahrt. Auch bei einer Papiervignette würden zumindest im Rahmen von Kontrollen die Kennzeichen der abgabepflichtigen Kraftfahrzeuge elektronisch erfasst werden müssen. Automatische Kontrollen werden auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und nur stichprobenartig durchgeführt. Kontrolldaten von Gutzählern werden unmittelbar nach erfolgtem Abgleich mit den Daten des beim Kraftfahrt-Bundesamt geführten Infrastrukturabgabenregisters gelöscht.
- Die um die Systemkosten geminderten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe fließen vollständig zweckgebunden in den Verkehrsetat des Bundes. Bislang steuerfinanzierte Teile des Verkehrsetats werden künftig nutzerfinanziert. Die von Haltern von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen abgabepflichtigen Fahrzeugen vereinnahmten Mittel fließen zusätzlich in die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes.

Die für die Einführung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Änderungen nationaler Vorschriften werden mit dem vorliegenden Artikelgesetz umgesetzt:

- Das Infrastrukturabgabengesetz (InfrAG) (Artikel 1) regelt die von allen Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen (Jahresvignette) für die Nutzung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie die von Haltern von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zunächst nur für die Nutzung der Bundesautobahnen (Jahres-, Zweimonats- oder Zehntagesvignette) zu entrichtende Infrastrukturabgabe.
- In Artikel 2 werden die erforderlichen Anpassungen des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes zur Schaffung der erforderlichen Verwaltungskompetenz beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für die Erhebung und Verwaltung der Infrastrukturabgabe sowie zum Führen des Infrastrukturabgaberegisters vorgenommen.
- In Artikel 3 wird die Infrastrukturabgabe vom Anwendungsbereich des Bundesgebührengesetzes ausgenommen.
- Den Abschluss des Artikelgesetzes bildet die Regelung zum Inkrafttreten (Artikel 4).

3. Vereinbarkeit mit dem EU-Recht

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar:

- Die EU-Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, zwischen den verschiedenen Säulen der Infrastrukturfinanzierung Verschiebungen vorzunehmen. Sie können die Nutzerfinanzierung durch die Einführung einer Benutzungsabgabe stärken. Dies steht im Einklang mit den Zielsetzungen der EU-Kommission, die in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28. März 2011 fordert, dass verkehrsbezogene Entgelte und Steuern umgestaltet werden und dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer angenähert werden müssen. Vor diesem Hintergrund sollen die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe vollständig zweckgebunden in die Verkehrsinfrastruktur fließen.

- Es steht den EU-Mitgliedstaaten grundsätzlich frei, ein System zur Erhebung nationaler Straßenbenutzungsentgelte auf leichte Privatfahrzeuge (Vignetten-System) einzuführen. Es gibt keine spezifischen unionsrechtlichen Vorgaben hierfür.
- Die Pflicht zur Zahlung der Infrastrukturabgabe besteht unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Wohnort des Nutzers und unabhängig vom Ort der Zulassung des Kraftfahrzeugs. Alle Nutzer des deutschen Bundesfernstraßennetzes tragen künftig bei der Infrastrukturabgabe in gleicher Weise zu dessen Finanzierung bei. Die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Nutzung des deutschen Bundesfernstraßennetzes stellt, auch in Kombination mit einer Steuerermäßigung durch einen Steuerentlastungsbetrag bei der Kraftfahrzeugsteuer für Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen, keine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit dar. Die Einführung der Infrastrukturabgabe steht auch im Einklang mit Art. 92 AEUV. Die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Union ist inzwischen so weit fortgeschritten, dass der Regelungsgehalt der Vorschrift auch im Bereich der Straßenbenutzungsgebühren nicht über ein bloßes Verbot der Diskriminierung von Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten hinausgeht. Eine solche Diskriminierung von Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten liegt – auch mittelbar – nicht vor. Der Gesetzentwurf verstößt folglich nicht gegen die Diskriminierungsverbote der Artikel 92 und Artikel 18 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und ist ebenso mit den in Artikel 28, 45, 49 und 56 AEUV verankerten Grundfreiheiten vereinbar.
- Infrastrukturabgabe und Kraftfahrzeugsteuer sind unabhängig voneinander ausgestaltet. Dies zeigt sich u. a. an der besonders günstigen Infrastrukturabgabe für die schadstoffarmen Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6, die Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen der Emissionsklasse Euro 6 künftig besser stellt als heute.
- Halter von im Ausland zugelassenen Pkw oder Wohnmobilen können die für die Nutzung des abgabepflichtigen Streckennetzes erforderliche Vignette schnell und unbürokratisch entweder im Internet oder an Einbuchungsstellen, z. B. an Tankstellen, erwerben. Zusätzlich zu der sich an den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemessenden Jahresvignette können Kurzzeitvignetten ohne Eingabe von Fahrzeugdaten auf besonders einfache Art und Weise zum Pauschalpreis von 22 Euro (Zweimonatsvignette) oder 10 Euro (Zehntagesvignette) erworben werden. Es wird eine ausreichende und wirksame Information im Ausland über die Einführung der Infrastrukturabgabe und die Möglichkeit des Erwerbs der Vignetten erfolgen. Hierbei werden solche Informationskanäle genutzt, die einem möglichst breiten Kreis zugänglich sind, wie z.B. die Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland im Ausland, die Deutsche Zentrale für Tourismus, die Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie in- und ausländische Automobilclubs.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Gesamteinnahmen (brutto) aus der Infrastrukturabgabe werden mit rund 3,7 Mrd. Euro prognostiziert, wobei rund 3 Mrd. Euro auf in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge und rund 700 Mio. Euro auf nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge entfallen.

Die um die Systemkosten geminderten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe fließen zweckgebunden in den Verkehrsetat des Bundes und ersetzen damit teilweise die bislang dort veranschlagten steuerfinanzierten Mittel. Die von Haltern von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen abgabepflichtigen Fahrzeugen vereinnahmten Mittel fließen zusätzlich in die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes.

Da die Infrastrukturabgabe in sehr geringem Umfang auch auf Bundesfernstraßen zu entrichten ist, bei denen Kommunen Träger der Straßenbaulast sind, wird der Bund nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes hinsichtlich eines Teils des Aufkommens Zuwendungen gewähren.

5. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger, die Halter von einem in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw oder Wohnmobil sind, müssen künftig eine Infrastrukturabgabe entrichten, die sich nach den individuellen Fahrzeugeigenschaften bemisst. Der entsprechende Bescheid wird für bereits zugelassene Fahrzeuge automatisch vom Kraftfahrt-Bundesamt zugestellt. Bei Neuzulassung eines Fahrzeugs, für das die Abgabe zu entrichten ist, muss bei der nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörde – analog zum Verfahren bei der Kraftfahrzeugsteuer – eine Ermächtigung zum Einzug der Infrastrukturabgabe erteilt werden.

Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw oder Wohnmobilen sind zunächst nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig. Sie können zwischen einer Jahresvignette, deren Preis sich nach den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemisst, und einer Zweimonats- bzw. Zehntagesvignette zum Pauschalpreis von 22 bzw. 10 Euro wählen. Der Erwerb ist im Internet und an Einbuchungsstellen, z. B. an Tankstellen, möglich. Beim Erwerb von Jahresvignetten müssen die Nutzer das Fahrzeugkennzeichen und die erforderlichen Merkmale des Fahrzeugs angeben. Für den Erwerb von Kurzzeitvignetten genügt die Eingabe des Fahrzeugkennzeichens.

Es wird eine ausreichende und wirksame Information im Ausland über die Einführung der Infrastrukturabgabe und die Möglichkeit des Erwerbs der Vignetten erfolgen. Hierbei werden solche Informationskanäle genutzt, die einem möglichst breiten Kreis zugänglich sind, wie z.B. die Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland im Ausland, die Deutsche Zentrale für Tourismus, die Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie in- und ausländische Automobilclubs.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Unternehmen müssen für ihre abgabepflichtigen Fahrzeuge ebenfalls eine Infrastrukturabgabe entrichten. Der Erfüllungsaufwand bestimmt sich analog zu E.1. Insgesamt sind die Bürokratiekosten für die Wirtschaft als gering einzuschätzen.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG), beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sowie in geringem Umfang bei den nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden.

Die beim BAG anfallenden Kosten für die Implementierung der erforderlichen Kontrolleinrichtungen belaufen sich auf insgesamt rund 34 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016. Die laufenden jährlichen Kosten für den Betrieb des Kontrollsystems sowie für die in diesem Zusammenhang erforderlichen 287 Personalstellen belaufen sich insgesamt auf rund 32 Mio. Euro.

Beim Bundesamt für Güterverkehr ist derzeit von folgendem Personalaufwand auszugehen:

Anzahl Dienstposten BAG	Besoldungsgruppe
2	E4
2	E6
230	E8
3	E9
11	E10
5	A8
1	A9m+Z
1	A9g
4	A10
10	A11
11	A12
1	A13g
5	A14
1	A15

Die jährlichen Personalkosten belaufen sich insgesamt auf rund 15,3 Mio. Euro. Zwei Jahre nach Einführung der Infrastrukturabgabe sind die tatsächlichen Auswirkungen auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrolle des BAG zu evaluieren.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wird zur Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sowie für die in diesem Zusammenhang erforderlichen 84 Personalstellen von Implementierungskosten in Höhe von rund 10 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016 ausgegangen. Zudem fallen laufende jährliche Betriebs- und Personalkosten in Höhe von insgesamt rund 6,5 Mio. Euro an.

Die Errichtung und der Betrieb eines Systems zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe soll einem privaten Betreiber übertragen werden. Die vom Bund zu tragende Vergütung wird voraussichtlich rund 335 Mio. Euro für die Errichtung (einmalig) und rund 164 Mio. Euro p.a. für den Betrieb betragen.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt ist derzeit von folgendem Personalaufwand auszugehen:

Anzahl Dienstposten KBA	Besoldungsgruppe
3	A 5
14	A6m
15	A 8
4	A 9
15	A 9m
9	A 11
10	A 12
7	A13g
3	A 14
3	A 15
1	A 16

Die jährlichen Personalkosten belaufen sich insgesamt auf rund 4,9 Mio. Euro. Zwei Jahre nach Einführung der Infrastrukturabgabe sind die tatsächlichen Auswirkungen auf den Personalaufwand im Bereich des KBA zu evaluieren.

Der Bundeshaushalt wird im Ergebnis nicht belastet. Die Vollzugskosten einschließlich der Vergütung des privaten Betreibers werden aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe finanziert. Daneben ergeben sich Bußgeld-einnahmen und Einnahmen aus der Nacherhebung.

Für Länder und Gemeinden entstehen geringe Kosten bei den nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden, da künftig bei Neuzulassungen SEPA-Mandate nicht nur wie bisher für den Zoll (Kfz-Steuer), sondern auch für das KBA (Infrastrukturabgabe) eingeholt werden müssen.

Der gesamte oben dargestellte Aufwand soll aus den Abgabeeinnahmen finanziert werden. Einnahmen und Ausgaben werden im Einzelplan 12 veranschlagt.

6. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden.

Die Infrastrukturabgabe, die abgabepflichtige Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen nicht zusätzlich belastet, wird keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in Deutschland haben.

Negative Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Austausch in den grenznahen Regionen sind nicht zu erwarten, da die Vignettenpreise moderat ausgestaltet sind. Der durchschnittliche Preis für eine Jahresvignette beläuft sich auf rund 74 Euro. Zudem werden Zweimonats- und Zehntagesvignetten zum Pauschalpreis von 10 bzw. 22 Euro angeboten. Halter von im Ausland zugelassenen abgabepflichtigen Fahrzeugen sind zudem zunächst nur bei Nutzung von Bundesautobahnen abgabepflichtig.

Aufgrund der moderaten Preise für die zeitbezogene Vignette ist auch nicht von Verkehrsverlagerungen auszugehen. Die Bundesregierung wird jedoch die weitere Entwicklung genau beobachten und – soweit es an einigen Stellen wesentliche Verkehrsverlagerungen gibt – geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen.

7. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Einführung einer Infrastrukturabgabe ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz. Danach hat der Bund die Gesetzgebungskompetenz für den Straßenverkehr, das Kraftfahrwesen, den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr sowie die Erhebung und Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen. Die bundesgesetzliche Regelung der Infrastrukturabgabe ist gemäß Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich. Unterschiedliche Regelungen der Länder über die Infrastrukturabgabe würden zu einer Rechtszersplitterung und einer nicht zu rechtfertigenden Ungleichbehandlung der Abgabepflichtigen führen. Hinzu kommt, dass grundsätzlich der Bund Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen ist. In der Folge ist es auch erforderlich, dass der Bund als Baulastträger und nicht die Länder die Abgabenbestimmungen regelt.

Der Bund macht von seiner Gesetzgebungskompetenz im Hinblick auf Abschnitte von Bundesfernstraßen nicht abschließend Gebrauch. Hierdurch soll insbesondere weiterhin eine Erhebung von Maut nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz ermöglicht werden.

8. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

9. Nachhaltigkeit

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.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen)

Zu § 1 (Infrastrukturabgabe)

§ 1 legt fest, welche Fahrzeuge der Abgabepflicht unterliegen und für welche Straßen eine Infrastrukturabgabe zu entrichten ist.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt, dass Kraftfahrzeuge der Klasse M₁ und M₁G im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 4, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) ohne besondere Zweckbestimmung (Personenkraftwagen) und Kraftfahrzeuge der Klasse M mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG als Wohnmobil und Kraftfahrzeuge der Klasse M₁ und M₁G mit besonderer Zweckbestimmung als beschussgeschütztes Fahrzeug der Abgabepflicht unterliegen.

Die Infrastrukturabgabe ist für die Benutzung aller Bundesfernstraßen im Sinne des § 1 des Bundesfernstraßengesetzes zu entrichten, also alle Bundesautobahnen und Bundesstraßen.

Durch die Begrenzung der Infrastrukturabgabe auf Kraftfahrzeuge der Klasse M₁ und M₁G sowie auf Wohnmobile der Klasse M wird der gewerbliche Verkehr weitgehend von der Abgabepflicht ausgenommen und damit generell nicht zusätzlich belastet. Für die Benutzung von Anhängern besteht keine eigenständige Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe, da diese nur gemeinsam mit Kraftfahrzeugen genutzt werden können.

Zu Absatz 2:

Nach Absatz 2 ist für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, für die Benutzung von Bundesstraßen keine Infrastrukturabgabe zu entrichten. Hierdurch sollen insbesondere in der Einführungsphase der Infrastrukturabgabe negative Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr in den Grenzregionen minimiert werden. Auch wird der Kontrollaufwand reduziert. Da für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene abgabepflichtige Fahrzeuge automatisch ein Bescheid zugestellt wird und bei Neuzulassung eines abgabepflichtigen Fahrzeugs ein SEPA-Lastschriftmandat zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe erteilt werden muss, können sich die Kontrollen zunächst auf Bundesautobahnen konzentrieren. Die Bundesregierung wird die Entwicklung in den Grenzregionen genau beobachten und abhängig von dem Ergebnis über den Fortbestand der Ausnahmeregelung entscheiden.

Zu Absatz 3:

Der Bund macht von seiner Gesetzgebungskompetenz nicht abschließend Gebrauch. Absatz 3 stellt daher klar, dass für Abschnitte von Bundesfernstraßen, auf denen eine Erhebung von Maut nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz erfolgt, keine Infrastrukturabgabe zu entrichten ist. Somit ist sichergestellt, dass ein Nutzer für denselben Streckenabschnitt nicht gleichzeitig Maut und Infrastrukturabgabe entrichten muss.

Zu § 2 (Ausnahmen)

§ 2 regelt Ausnahmen von der Abgabepflicht.

Zu Absatz 1:

Nach Nummer 1 ist für Kraftfahrzeuge, die nach § 3 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen und nicht nach § 3 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung auf Antrag zugelassen sind, keine Infrastrukturabgabe zu entrichten. Ausgenommen sind ferner auch nicht zugelassene Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten sowie Oldtimer mit roten Kennzeichen). Für Kraftfahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Zulassungsvorschriften eines anderen EU-Mitgliedstaats fallen und die einem der Ausnahmetatbestände in § 3 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung entsprechen, ist ebenfalls keine Infrastrukturabgabe zu entrichten.

Nach den Nummern 2 bis 5 werden Fahrzeuge befreit, die im besonderen öffentlichen Interesse benutzt werden. Hierzu gehören

- nach Nummer 2 Fahrzeuge, die im Dienst der Polizeibehörden, der Zollverwaltung, der Bundeswehr (einschließlich der Fahrzeuge, die von der Bundeswehr-Fuhrpark-GmbH für das Bundesministerium der Verteidigung angemietet werden) oder ausländischer Streitkräfte verwendet werden.
- nach Nummer 3 Fahrzeuge, die 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, da zumindest ein Teil von ihnen im Rahmen der Auftragsverwaltung nach Artikel 90 Grundgesetz genutzt wird.
- nach den Nummern 4 und 5 Fahrzeuge, die zur Reinigung von Straßen, im Feuerwehrdienst, im Zivil- und Katastrophenschutz, bei Unglücksfällen, im Rettungsdienst oder zur Krankenbeförderung verwendet werden.

Nach Nummer 6 ist für Kraftfahrzeuge von gemeinnützigen oder mildtätigen Organisationen, die für humanitäre Hilfsgütertransporte in das Ausland oder für zeitlich damit zusammenhängende Vorbereitungsfahrten verwendet werden, keine Infrastrukturabgabe zu entrichten. Voraussetzung ist, dass die gemeinnützigen oder mildtätigen Organisationen Halter dieser Fahrzeuge sind. Organisationen im Sinne der Nummer 6 können Körperschaften, Personenvereinigungen und Vermögensmassen sein. Die Organisationen müssen als gemeinnützig oder mildtätig anerkannt sein (§§ 52, 53 der Abgabenordnung). Die Verwendung für die genannten Zwecke ist nachzuweisen oder glaubhaft zu machen.

Nach Nummer 7 ist für Personenkraftwagen mit acht oder neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz keine Infrastrukturabgabe zu entrichten, wenn das Fahrzeug während des Zeitraums, für den die Abgabe zu entrichten wäre, zu mehr als 50 vom Hundert der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet wird. Die Ausnahme

soll gewährleisten, dass für den Linienverkehr, der dem Tarifzwang, der Betriebspflicht und der Beförderungspflicht unterliegt, keine zusätzliche Belastung entsteht.

Nach Nummer 8 ist für Fahrzeuge von diplomatischen und konsularischen Vertretungen und ihren Mitgliedern keine Infrastrukturabgabe zu entrichten. Die Befreiung von der Infrastrukturabgabe tritt nur ein, wenn Gegenseitigkeit gewährt wird. Ebenfalls ausgenommen sind Fahrzeuge internationaler Organisationen, die aufgrund eines Abkommens mit der Bundesrepublik Deutschland ihren Sitz in der Bundesrepublik Deutschland genommen haben, sowie Fahrzeuge von Mitgliedern dieser internationalen Organisationen, die einen Diplomaten gleichgestellten Status haben.

Nach Nummer 9 werden Dienstfahrzeuge von Behörden anderer Staaten, die auf Dienstfahrten zum vorübergehenden Aufenthalt in das Grenzgebiet gelangen, von der Abgabe befreit. Voraussetzung ist, dass Gegenseitigkeit gewährt wird. Das Grenzgebiet umfasst einen Streifen entlang der Grenze mit einer Tiefe von etwa 30 Kilometern.

Nach Nummer 10 ist für Kraftfahrzeuge mit einem Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden, keine Infrastrukturabgabe zu entrichten, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

Nach Nummer 11 besteht für Fahrzeuge mit grünen Kennzeichen im Sinne von § 9 Absatz 2 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung keine Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe. Die Ausnahme soll gewährleisten, dass durch die Einführung der Infrastrukturabgabe für Halter dieser Fahrzeuge keine zusätzliche Belastung entsteht. Außerdem soll sie den Verwaltungsaufwand im Rahmen der Festsetzung der Infrastrukturabgabe reduzieren.

Nummer 12 enthält eine Ausnahme von der Entrichtung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die für schwerbehinderte Personen zugelassen sind. Schwerbehinderte Personen im Sinne der Nummer 12 haben durch einen Ausweis im Sinne des Neunten Buches Sozialgesetzbuch oder des Artikels 3 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr vom 9. Juli 1979 (BGBl. I S. 989) mit dem Merkzeichen „H“, „Bl“ oder „aG“ nachzuweisen, dass sie hilflos, blind oder außergewöhnlich gehbehindert sind. Alternativ ist durch einen Ausweis mit orangefarbenem Flächenaufdruck nachzuweisen, dass die Voraussetzungen des § 145 Abs. 1 Satz 1 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch erfüllt werden. Die Ausnahme gilt auch für behinderte Personen, die die Voraussetzungen des § 17 Kraftfahrzeugsteuergesetz erfüllen.

Die Ausnahme von der Entrichtung der Infrastrukturabgabe gilt für alle auf den genannten Personenkreis zugelassenen Fahrzeuge. Sie soll gewährleisten, dass durch die Einführung der Infrastrukturabgabe für Halter dieser Fahrzeuge keine zusätzliche Belastung entsteht.

Durch die Regelung sind schwerbehinderte Personen von der Abgabepflicht befreit, die ihren Wohnsitz oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Inland haben und den erforderlichen Ausweis im Sinne des Neunten Buches Sozialgesetzbuch oder des Artikels 3 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr vom 9. Juli 1979 erhalten können. Nach § 2 Absatz 1 Satz 4 sind Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen, die sich aus beruflichen oder persönlichen Gründen regelmäßig mit ihrem Kraftfahrzeug in die Bundesrepublik Deutschland begeben und die nachweisen können, dass sie hilflos, blind, gehörlos, außergewöhnlich gehbehindert oder infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind, ebenfalls von der Abgabepflicht befreit. Diese Regelung steht im Einklang mit dem Diskriminierungsverbot in Artikel 18 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 1.10.2009 (C-103/08) ist eine solche Regelung als verhältnismäßig und gerechtfertigt durch das Ziel der Förderung der Mobilität und sozialen Integration von behinderten Menschen in die inländische Gesellschaft anzusehen.

Nach Nummer 13 ist für selbstfahrende Wohnwagen (Wohnmobile) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 Kilogramm, die dem Schaustellergewerbe dienen, keine Infrastrukturabgabe zu entrichten. Die Ausnahme soll gewährleisten, dass für Schausteller keine zusätzliche Belastung entsteht.

Die Ausnahmen nach Satz 1 gelten, soweit nichts anderes geregelt ist, unabhängig davon, ob ein Kraftfahrzeug in der Bundesrepublik Deutschland oder im Ausland zugelassen ist.

Nach Satz 2 ist Voraussetzung für die Befreiung nach Satz 1 Nummer 3 bis 5, dass die Fahrzeuge äußerlich als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Dies ist bei den genannten Fahrzeuggruppen überwiegend bereits durch besondere amtliche Kennzeichen gewährleistet. Ohne eine solche Erkennbarkeit würden diese Fahrzeuge unnötigen – auch den Bundeshaushalt belastenden – Kontrollen unterzogen. Nach Satz 4 letzter Teil

ist ebenfalls keine Infrastrukturabgabe zu entrichten für Kraftfahrzeuge, die für Personen zugelassen sind, die die Voraussetzungen des § 17 Kraftfahrzeugsteuergesetzes erfüllen. Dies sind insbesondere kriegsbeschädigte Menschen.

Zu Absatz 2:

Das Vorliegen von Ausnahmetatbeständen bei Haltern von im Inland zugelassenen Fahrzeugen wird vom Kraftfahrt-Bundesamt von Amts wegen in das Infrastrukturabgaberegister eingetragen. Um unnötige Ausleitungen bei Kontrollen zu verhindern, haben Halter von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen auf freiwilliger Basis die Möglichkeit, das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes vom Kraftfahrt-Bundesamt prüfen zu lassen. Ergibt die Prüfung, dass ein Ausnahmetatbestand vorliegt, so ist dies ebenfalls vom Kraftfahrt-Bundesamt von Amts wegen in das Infrastrukturabgaberegister einzutragen. Der Halter ist über das Ergebnis der Prüfung zu informieren.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 ermächtigt die Bundesregierung, in Abweichung zu § 1 Absatz 2, der Halter von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen zunächst von der Abgabepflicht auf Bundesstraßen ausnimmt, durch Rechtsverordnung auch für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge die Abgabepflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen.

Hierdurch wird der Verordnungsgeber in die Lage versetzt, die Abgabepflicht in Einzelfällen auf Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs, insbesondere auch zum Schutz der Wohnbevölkerung an Ortsdurchfahrten, erforderlich ist. Da diese Fälle erst im Verlauf der Erhebungspraxis erkennbar werden, kann dies nur im Wege einer Verordnungsermächtigung geregelt werden.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 regelt, dass in den Fällen des Absatzes 3 in geeigneter Weise auf die abgabepflichtigen Abschnitte von Bundesstraßen hinzuweisen ist. In Betracht kommen Informationen im Internet oder an den Einbuchungsterminals sowie eine Beschilderung der abgabepflichtigen Abschnitte.

Zu § 3 (Schuldner der Infrastrukturabgabe)

§ 3 regelt, welche Personen konkret Schuldner der Infrastrukturabgabe sind, also zur Entrichtung der Abgabe verpflichtet sind oder auch im Rahmen einer nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe (§ 11) herangezogen werden können.

Nach Satz 1 ist Schuldner die Person, die das Kraftfahrzeug hält, oder die Person, die das Kraftfahrzeug führt. Eine Rangfolge zur Heranziehung ergibt sich aus der Reihenfolge, in der die Schuldner genannt sind, nicht. Halter eines Fahrzeuges im Sinne des § 3 ist die Person, die in der Zulassungsbescheinigung als Halter aufgeführt ist.

Da Halter in der Bundesrepublik Deutschland zugelassener abgabepflichtiger Fahrzeuge grundsätzlich zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe verpflichtet werden, ist eine Inanspruchnahme der Person, die ein in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenes Fahrzeug führt, nicht erforderlich. Satz 2 Bestimmt daher, dass bei in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen nur der Halter des Fahrzeugs Schuldner der Infrastrukturabgabe ist. Bei nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen wird regelmäßig die Person, die das Fahrzeug führt, die Abgabe entrichten.

Satz 3 stellt klar, dass eine kumulative Inanspruchnahme beider Schuldner unzulässig ist.

Satz 4 ordnet bei mehreren Schuldnern die Gesamtschuldnerschaft an. Die §§ 421 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs gelten analog.

Zu § 4 (Entrichtung der Infrastrukturabgabe)

§ 4 regelt Einzelheiten zur Entrichtung der Abgabe.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 konkretisiert die Pflicht des Abgabenschuldners zur Entrichtung der Abgabe vor Benutzung abgabepflichtiger Straßen und knüpft dies an den Erwerb einer Vignette. Zugleich wird festgelegt, dass die Einziehung und Verwaltung der Abgabe dem Kraftfahrt-Bundesamt übertragen wird. Hierzu gehört auch die Festsetzung der Infrastrukturabgabe. Das Erhebungssystem benötigt eine für das gesamte Bundesgebiet handelnde Verwaltung.

Auf Grund der großen Anzahl der Vorgänge erfordert das Erhebungssystem für die Einziehung ein zentrales, IT-gestütztes Rechnungswesen.

Absatz 1 Satz 2 verweist hinsichtlich der Höhe der Infrastrukturabgabe auf die Anlage zu § 7. Für im Inland zugelassene Kraftfahrzeuge wird die Infrastrukturabgabe vom Kraftfahrt-Bundesamt durch Bescheid an die Halter festgesetzt. Sie gilt nach Satz 5 mit erteilter Zulassung als erworben. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass für diese Fahrzeuge – im Gegensatz zu nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen – eine Verpflichtung der Halter zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe besteht.

Absatz 1 Satz 6 legt fest, dass die Abgabe fahrzeuggebunden entrichtet wird. Sie ist somit nicht auf andere Fahrzeuge übertragbar, da dies eine Überwachung der Einhaltung der Abgabepflicht erschweren würde. Verkauft der Halter eines Kraftfahrzeugs dieses und behält aber das Kennzeichen, um damit ein neu erworbenes Kraftfahrzeug zuzulassen, bemisst sich die von ihm ab Zulassung des neuen Kraftfahrzeugs geschuldete Infrastrukturabgabe nach den Eigenschaften des neuen Kraftfahrzeugs. Im Falle von Wechselkennzeichen bedeutet dies, dass die Infrastrukturabgabe für jedes Kraftfahrzeug in der sich jeweils aus den maßgeblichen Merkmalen ergebenden Höhe zu entrichten ist. Da auch Kraftfahrzeuge mit Tageszulassungen abgabepflichtig sind, ist in Absatz 4 der Anlage zu § 7 eine Mindestgrenze in Höhe von 2 Euro vorgesehen, um unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Absatz 1 Satz 7 stellt klar, dass die Entrichtung der Abgabe dazu berechtigt, das gesamte abgabepflichtige Streckennetz während des Zeitraums der Gültigkeit der Vignette zu benutzen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 enthält ergänzende Regelungen zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene oder zuzulassende Fahrzeuge.

Für bereits vor dem Beginn der Abgabenerhebung in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge entsteht die Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe zum Beginn der Abgabenerhebung. Die erstmalige Entrichtung der Abgabe für diese Fahrzeuge ist jedoch nach Satz 2 gestundet bis zum Ende des laufenden Entrichtungszeitraums der Kraftfahrzeugsteuer. Bei Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer, die den im Rahmen einer – in einem gesonderten Gesetzgebungsverfahren erfolgenden – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) geregelten Steuerentlastungsbetrag berücksichtigt, kann eine Verrechnung erfolgen. Diese einmalige Verrechnungsmöglichkeit ist in der teilweisen Umstellung von Steuer- auf Nutzerfinanzierung begründet und stellt für die abgabepflichtigen Fahrzeughalter eine unbürokratische Lösung dar.

Satz 3 legt fest, dass die Schuldner der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe ein SEPA-Lastschrift-Mandat zu erteilen haben. In Satz 4 werden für die Fallvarianten des Satz 1 die Zeiträume festgelegt, in denen das SEPA-Lastschrift-Mandat spätestens zu erteilen ist.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 stellt klar, dass die Regelungen der §§ 13 Absatz 3, 14, 16 bis 19 und 21 des Bundesgebührengesetzes Anwendung finden und regelt Abweichungen zu § 16 Absatz 1 des Bundesgebührengesetzes.

Für Nutzer, die ihrer Zahlungspflicht nicht nachkommen, kann ein Säumniszuschlag erhoben werden, der mit Ablauf des fünften Tages nach dem Tag der Fälligkeit der Infrastrukturabgabe zu entrichten ist und sich auf 5 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz des rückständigen Betrages jährlich beläuft.

Zu Absatz 4:

Da für Halter von Kraftfahrzeugen, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, die Mitwirkungspflicht bei der Erhebung der Abgabe bereits aus den Vorschriften zum Kraftfahrzeug-Zulassungsverfahren folgt und in Absatz 2 die Erteilung eines SEPA-Lastschrift-Mandats vorgeschrieben ist, regelt Absatz 4 die Mitwirkungspflicht nur für Schuldner der Infrastrukturabgabe von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen. Nach dem Prinzip der Selbstdeklaration hat der Schuldner dafür Sorge zu tragen, dass die Abgabe ordnungsgemäß entrichtet wird, indem er bei der Entrichtung der Abgabe nach Absatz 4 an den Betreiber zutreffende Angaben u.a. über die für die Abgabe maßgeblichen Eigenschaften des Fahrzeuges macht.

Absatz 4 Satz 2 enthält die Ermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, durch Rechtsverordnung die erforderlichen Mitwirkungspflichten des Abgabeschuldners festzulegen und ermöglicht es, insbesondere vor dem Hintergrund der fortschreitenden Technik der Erhebung, eventuell notwendige Änderungen der Mitwirkungspflichten kurzfristig vorzunehmen.

Zu Absatz 5:

Es ist beabsichtigt, einem privaten Dritten die Errichtung und den Betrieb eines Abgabenerhebungssystems zu übertragen (Betreiber). Absatz 5 Satz 1 räumt deshalb dem Kraftfahrt-Bundesamt entsprechende Rechte ein. Der Betreiber ist für die ordnungsgemäße Funktion des Erhebungssystems verantwortlich und wird insoweit durch das Kraftfahrt-Bundesamt überwacht. Betreiber sind nach Satz 3 berechtigt, die im Rahmen des Betriebes des Erhebungssystems anfallenden Daten über Abgabentrichtungen zu erheben, zu verarbeiten und zu nutzen. Soweit es sich bei den Tätigkeiten des Betreibers um hoheitliche Maßnahmen handelt, wird er insoweit beliehen.

Zu Absatz 6:

Es ist außerdem beabsichtigt, private Dritte an der Errichtung und dem Betrieb eines Abgabenerhebungssystems mitwirken zu lassen (Auftragsdatenverarbeitung). Absatz 6 Satz 1 räumt deshalb dem Kraftfahrt-Bundesamt entsprechende Rechte ein. Die privaten Dritten sind für die ordnungsgemäße Funktion des Erhebungssystems verantwortlich und werden insoweit durch das Kraftfahrt-Bundesamt überwacht.

Zu Absatz 7:

Absatz 7 regelt, dass ein Abgabeschuldner mit der Entrichtung der Abgabe an den Betreiber oder private Dritte von der Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe an das Kraftfahrt-Bundesamt befreit wird.

Zu § 5 (Infrastrukturabgaberegister)

§ 5 regelt die Einrichtung eines Infrastrukturabgaberegisters beim Kraftfahrt-Bundesamt und enthält Regelungen zur Datenerhebung und Übermittlung in Zusammenhang mit der Erhebung der Infrastrukturabgabe.

Zu Absatz 1:

Nach Absatz 1 führt das Kraftfahrt-Bundesamt zum Zweck der Erhebung der Infrastrukturabgabe ein Register über alle in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeuge, die der Definition des § 1 Absatz 1 entsprechen. Zudem wird in das Register eingetragen, wenn Fahrzeuge einen Ausnahmetatbestand des § 2 Absatz 1 erfüllen (siehe hierzu § 2 Absatz 2). Bei in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen erfolgt dies von Amts wegen. Halter von Kraftfahrzeugen, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, können das Vorliegen von Ausnahmetatbeständen des § 2 Absatz 1 beim Kraftfahrt-Bundesamt prüfen und eintragen lassen. Durch die Aufnahme der Ausnahmen in das Infrastrukturabgaberegister wird verhindert, dass diese Fahrzeuge im Rahmen der Kontrolle unnötig ausgeleitet werden müssen. Außerdem enthält das Infrastrukturabgaberegister die Fahrzeuge, für die im Geltungsbereich dieses Gesetzes eine Infrastrukturabgabe entrichtet wurde. Für die Zwecke der Infrastrukturabgabe übernimmt das Kraftfahrt-Bundesamt die erforderlichen Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister in das Infrastrukturabgaberegister. Auch Daten, für die eine Übermittlungssperre nach § 41 des Straßenverkehrsgesetzes besteht, werden in das Infrastrukturabgaberegister übernommen. Hierdurch wird sichergestellt, dass die entsprechenden Fahrzeughalter auch von der Infrastrukturabgabe erfasst sind. Der besondere Schutzzweck des § 41 des Straßenverkehrsgesetzes ist hier nicht einschlägig, weil ausschließlich das Kraftfahrt-Bundesamt und das Bundesamt für Güterverkehr Zugriff auf das Infrastrukturabgaberegister haben und die Daten nur für Zwecke dieses Gesetzes genutzt werden dürfen.

Zu den Absätzen 2 und 3:

Die Absätze 2 und 3 enthalten die erforderlichen Bestimmungen über die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten in Zusammenhang mit der Erhebung der Infrastrukturabgabe durch Kraftfahrt-Bundesamt und Betreiber. Die vom Kraftfahrt-Bundesamt übernommenen Daten werden außerdem zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Datenerhebung und -verarbeitung durch den Betreiber benötigt. Damit wird die vollständige Erhebung der Abgabe überwacht. Die Verwendung der Daten wird auf die Zwecke dieses Gesetzes beschränkt.

Die Daten nach Absatz 2 Nummer 1 bis 10 sind für die Feststellung der Abgabepflicht, die korrekte Ermittlung der Höhe der Infrastrukturabgabe sowie für die Dokumentation der ordnungsgemäßen Entrichtung der Infrastrukturabgabe erforderlich.

Die Daten nach Absatz 3 sind nur von Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen erforderlich. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, das Datum der Erstzulassung und das Kennzeichen ermöglichen eine eindeutige Identifikation des Kraftfahrzeugs. Sie sind auch bei Wechselkennzeichen von Bedeutung, da die Abgabe nach § 4 Absatz 1 Satz 6 für ein bestimmtes Fahrzeug mit dem ihm zugeteilten Kennzeichen entrichtet wird. Um zu gewährleisten, dass Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen

Fahrzeugen die Abgabe entrichten, sind im Rahmen der Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats Name, Bankverbindung und Wohnort anzugeben. Die Angabe zum Entrichtungszeitraum wird nur einmalig für die erstmalige Festsetzung der Infrastrukturabgabe für bereits vor Beginn der Abgabenerhebung nach § 15 in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge benötigt.

Zu Absatz 4:

Die Daten nach Absatz 2 Nummer 10 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, 5 und 6 ruft das Kraftfahrt-Bundesamt von den Bundesfinanzbehörden dauerhaft für die Festsetzung der Infrastrukturabgabe ab.

Die Daten nach Absatz 3 Nummer 4 ruft das Kraftfahrt-Bundesamt einmalig von den Bundesfinanzbehörden für die erstmalige Festsetzung der Höhe der Infrastrukturabgabe für das Rumpffahr im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz ab. Es ist eine spezialgesetzliche Offenbarungsbefugnis im Sinne von § 30 Absatz 4 Nummer 2 der Abgabenordnung für den Steuerdatenabruf geregelt. Damit steht § 30 Abgabenordnung diesem nicht entgegen.

Zu Absatz 5:

Die datenschutzrechtliche Zweckbindung in Absatz 5 schließt die Verarbeitung und Nutzung dieser Daten für andere Zwecke, z. B. für Geschwindigkeitskontrollen, aus.

Zu § 6 (Entrichtungszeitraum und Gültigkeit)

§ 6 regelt die Entrichtungszeiträume der Abgabe sowie die Gültigkeit der unterschiedlichen Vignetten.

Zu den Absätzen 1 und 2:

Der Entrichtungszeitraum der Infrastrukturabgabe ist abhängig davon, ob es sich um ein im Inland oder im Ausland zugelassenes Fahrzeug handelt. Absatz 1 regelt, dass für Kraftfahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind oder werden, die Abgabe grundsätzlich für ein Jahr entrichtet wird. Der Entrichtungszeitraum beginnt, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, mit dem Tag der Zulassung des Fahrzeugs. Absatz 2 sieht für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge eine Wahlmöglichkeit vor. Es kann wahlweise eine Vignette für ein Jahr, zwei Monate oder zehn Tage erworben werden.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt Abweichungen zu Absatz 1 aus Gründen der Verfahrenserleichterung.

So ermöglicht Satz 1 eine tageweise Entrichtung für Halter von Fahrzeugen, die vor dem in § 15 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung zugelassen worden sind. Sie zahlen bei erstmaliger Entrichtung einmalig nur einen Teilbetrag für den Zeitraum vom Beginn der Abgabenerhebung bis zum Ende des laufenden Entrichtungszeitraums der Kraftfahrzeugsteuer („Rumpffahr“). In den auf das Rumpffahr folgenden Zeiträumen ist die Abgabe jeweils für ein Jahr zu entrichten. Satz 2 enthält eine Erleichterung für Betreiber von Fahrzeugflotten, indem es Haltern, die die Infrastrukturabgabe für mehr als ein Fahrzeug schulden, ermöglicht wird, auf schriftlichen oder elektronischen Antrag die Infrastrukturabgabe für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten, wenn durch die tageweise Entrichtung für mindestens zwei Fahrzeuge ein einheitlicher Fälligkeitstag erreicht wird.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 regelt den Entrichtungszeitraum für Fahrzeuge, die nur für einen bestimmten Zeitraum zugelassen werden, beispielsweise Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen, der – abweichend von den Absätzen 1 und 2 – dem Zeitraum entspricht, für den das Fahrzeug zugelassen wurde.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 regelt die Gültigkeitsdauer der Vignetten.

Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Jahr (Bsp.: 01.01. bis 31.12. um 24:00 Uhr desselben Jahres, 21.06. bis 20.06. um 24:00 Uhr des Folgejahres; in einem Schaltjahr: 29.02. bis 28.02. des Folgejahres). Die Zweimonatsvignette hat eine Gültigkeit von zwei Monaten (Beispiele: 17.04. bis 16.06.; 31.12. bis 28.02.). Die Zehntagesvignette hat eine Gültigkeit von 10 aufeinanderfolgenden Kalendertagen.

Die Gültigkeitsdauer einer Vignette für Saisonkennzeichen sowie eines Rumpffjahres bestimmt sich jeweils nach dem individuellen Entrichtungszeitraum.

Zu Absatz 6:

Die Abgabe für eine Jahresvignette nach Absatz 1 für Fahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind oder werden, wird, soweit der Zeitpunkt der Beendigung der Abgabepflicht nicht feststeht – unbefristet festgesetzt.

In allen anderen Fällen (z. B. Kurzzeitvignetten, Jahresvignetten für Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, Saisonkennzeichen) wird die Abgabe für einen bestimmten Zeitraum festgesetzt.

Zu § 7 (Abgabensätze) und Anlage zu § 7

§ 7 regelt zusammen mit Anlage 1 die Höhe der Abgabensätze.

Zu Anlage zu § 7:

Zu Absatz 1:

Zu den Nummern 1 und 2:

Kurzzeitvignetten werden zum Pauschalpreis von 10 Euro (zehn Tage) bzw. 22 Euro (zwei Monate) angeboten.

Die EU-Kommission hält es unter Zugrundelegung der derzeit geltenden Systeme für angemessen, wenn sich der durchschnittliche Tagespreis einer Kurzzeitvignette in einer Größenordnung zwischen dem 2,5-fachen und dem 8,2-fachen des Preises für eine Jahresvignette bewegt (Mitteilung der EU-Kommission über die Erhebung nationaler Straßenbenutzungsgebühren auf leichte Privatfahrzeuge sowie Pressemitteilung der EU-Kommission vom 14.5.2012). Die Struktur der Abgabensätze ist auch vor diesem Hintergrund verhältnismäßig:

- Die anderen Mitgliedstaaten, in denen leichte Privatfahrzeuge Straßenbenutzungsgebühren zahlen müssen, haben sich für ein Pauschalpreissystem entschieden, im Rahmen dessen für jedes Fahrzeug – unabhängig von den spezifischen Fahrzeugeigenschaften – der gleiche Preis für eine Jahres- bzw. Kurzzeitvignette entrichtet werden muss. Die Infrastrukturabgabe mit den sich nach den Fahrzeugeigenschaften bemessenden Sätzen für eine Jahresvignette ist insoweit mit den übrigen Systemen nicht vergleichbar.
- Im Durchschnitt kostet eine Jahresvignette 74 Euro (rund 20 Cent pro Tag). Zehntages- bzw. Zweimonatsvignetten kosten dagegen 1 Euro bzw. rund 36 Cent pro Tag. Die von der EU-Kommission vorgegebenen Relationen werden damit gewahrt.
- Halter von Benzinfahrzeugen mit einem relativ kleinen Hubraum und einer günstigen Emissionsklasse, für die der Preis für eine Kurzzeitvignette im Verhältnis zu dem für eine Jahresvignette relativ hoch ist, profitieren von einem sehr günstigen Preis für eine Jahresvignette.

Halter von im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen müssen zunächst die Infrastrukturabgabe nur für die Nutzung der Bundesautobahnen zahlen, während Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen auf dem gesamten Bundesfernstraßennetz abgabepflichtig sind. Die – trotz der unterschiedlich großen abgabepflichtigen Netze – gleichen Abgabensätze für beide Nutzergruppen sind vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung angemessen, da Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen die Bundesstraßen weiterhin kostenfrei nutzen dürfen.

Zu Nummer 3:

Zu Buchstabe a) Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 1 und 3:

Der Abgabensatz für eine Jahresvignette für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 1 und 3 (Personenkraftwagen einschließlich beschussgeschützter Fahrzeuge) mit Hubkolben- und Wankelmotoren (Fahrzeugklassen M₁ und M_{1G}) bestimmt sich nach dem Hubraum und der Emissionsklasse des jeweiligen Fahrzeuges und ist grundsätzlich auf 130 Euro begrenzt.

Hierbei liegt der Abgabensatz für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren [Otto- und Wankelmotoren, aa)] je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum für dieselbe Emissionsklasse jeweils um 3 Euro unterhalb dessen für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren [Diesel-, Elsbett- und Vielstoffmotoren, bb)]. Hiermit wird den höheren Umweltkosten der Dieselmotoren Rechnung getragen, die im Vergleich zu Benzinfahrzeugen einen deutlich höheren Ausstoß an Stickoxiden (NO_x) und Rußpartikeln verursachen.

Zu Buchstabe b) Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2:

Der Abgabesatz für eine Jahresvignette für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 2 der Fahrzeugklasse M (Wohnmobile) bestimmt sich nach dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs und beträgt maximal 130 Euro. Da diese Fahrzeuge aufgrund ihres höheren Gewichts die Straßen stärker belasten als Personenkraftwagen, bemisst sich hier die Abgabelast nach dem zulässigen Gesamtgewicht.

Zu Absatz 2:

Abgabepflichtige Kraftfahrzeuge mit einem Oldtimer-Kennzeichen i. S. des § 9 Absatz 1 der Fahrzeugzulassungsverordnung (H-Kennzeichen) zahlen im Hinblick auf die typischerweise hohen Schadstoffemissionen dieser Fahrzeuge 130 Euro für eine Jahresvignette.

Zu Absatz 3:

Die in den Fällen des § 6 Absatz 3 und 4 (Rumpffahr bei Einführung zu entrichtende Infrastrukturabgabe / Veranlagung für einen nach Tagen berechneten Zeitraum auf Antrag eines Halters/ Saisonkennzeichen) beträgt die Infrastrukturabgabe für jeden Tag des Berechnungszeitraums den auf ihn entfallenden Bruchteil der Jahresvignette.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 enthält eine Kleinbetragsregelung. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird auf die Erhebung von Beträgen von weniger als 2 Euro verzichtet.

Zu § 8 (Nachweis der Entrichtung)

§ 8 enthält Regelungen zum Nachweis der Entrichtung.

Zu Absatz 1:

Zur Klärung von Sachverhalten im Zusammenhang mit dem Zahlungsverkehr ist das Kraftfahrt-Bundesamt berechtigt, einen Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung zu verlangen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 enthält eine Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Einzelheiten über das Verfahren zum Nachweis der Entrichtung der Infrastrukturabgabe zu regeln, und ermöglicht es, kurzfristig Regelungen zu treffen und auf technische Änderungen zu reagieren.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 enthält eine dem § 13 Absatz 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes entsprechende Regelung. Demnach darf die nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständige Behörde ein in der Bundesrepublik Deutschland zuzulassendes Fahrzeug erst zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zulassen, wenn im Falle der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe schriftlich oder elektronisch ein SEPA-Lastschrift-Mandat des Fahrzeughalters oder eines Dritten erteilt worden ist oder eine Bescheinigung vorgelegt wird, wonach das Kraftfahrt-Bundesamt auf ein SEPA-Lastschrift-Mandat wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet. Bei Nichterteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats ist die Zulassung des Kraftfahrzeuges zu versagen. Ziel der Regelung ist es, für den ersten und die folgenden Entrichtungszeiträume die Erhebung der Infrastrukturabgabe für das Kraftfahrt-Bundesamt sicherzustellen und für Kraftfahrt-Bundesamt und Fahrzeughalter zu vereinfachen.

Im Falle einer Ausnahme von der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe darf nach Satz 3 die Zulassung erfolgen, wenn die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 2 Absatz 1 nachgewiesen werden. Die nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden nehmen diese Prüfung bereits im Rahmen der Zulassung vor.

Die erteilten SEPA-Lastschrift-Mandate werden an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt.

Zu § 9 (Erstattung der Infrastrukturabgabe)

§ 9 regelt die Erstattung der Infrastrukturabgabe.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 legt fest, dass die für ein bestimmtes Kraftfahrzeug gezahlte Abgabe vor Beginn des Gültigkeitszeitraums der entsprechenden Vignette auf Antrag erstattet werden kann. Dies gilt nur für Vignetten, die für nicht in

der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge erworben werden. Bei Vignetten von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen besteht vor Beginn ihres jeweiligen Gültigkeitszeitraums keine Erstattungsmöglichkeit, da der Erwerb von Vignetten für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge nicht mit einem zeitlichen Aufschub bis zum Beginn des Gültigkeitszeitraums erfolgen kann. Eine Erstattungsmöglichkeit der Jahresvignette ab Beginn des Gültigkeitszeitraums sieht Absatz 2 Satz 3 vor.

Zu Absatz 2:

Nach Absatz 2 Satz 1 ist eine Erstattung für Zehntages- und Zweimonatsvignetten ab Beginn ihres jeweiligen Gültigkeitszeitraums ausgeschlossen, da in diesen Fällen nicht nachträglich festgestellt werden kann, ob möglicherweise im abgelaufenen Gültigkeitszeitraum eine abgabenpflichtige Benutzung des abgabenpflichtigen Straßennetzes stattgefunden hat.

Für die Fälle, in denen eine Jahresvignette erworben wurde (nach § 6 Absatz 1 oder Absatz 2 Nummer 3) und nach Entrichtung der Infrastrukturabgabe sowie nach Beginn des Gültigkeitszeitraums ein Kraftfahrzeug außer Betrieb gesetzt wird, ein Halterwechsel stattfindet oder die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 2 eintreten, sieht Satz 2 die Möglichkeit eines Antrags auf anteilige Erstattung der entrichteten Infrastrukturabgabe vor. Der Erstattungsbetrag errechnet sich tageweise.

Satz 3 regelt die vollständige Erstattung der Jahresvignette eines in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugs, wenn glaubhaft gemacht wird, dass das Kraftfahrzeug im gesamten Entrichtungszeitraum nicht auf Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1 genutzt wurde.

Nach Satz 4 wird die Antragstellung im Falle einer Außerbetriebsetzung oder im Falle eines Wechsels des Halters eines in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugs fingiert, um keinen doppelten Verwaltungsaufwand zu erzeugen.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt die Fristen für die Stellung eines Erstattungsantrags nach Absatz 2.

Nach Satz 2 sind die Regelungen zur Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nach § 32 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechend anzuwenden.

Zu Absatz 4:

Nach Absatz 4 ist das Kraftfahrt-Bundesamt berechtigt, für die Entscheidung über ein Erstattungsverlangen nach Absatz 1 eine Gebühr in Höhe von höchstens 20 Euro zu erheben. Einzelheiten zur Gebührenerhebung ergeben sich aus der entsprechenden Anwendung der §§ 4 bis 6, 9 bis 11 und 13 bis 21 des Bundesgebührengesetzes. Erstattungsanträge nach Absatz 2 sind nicht gebührenpflichtig, da eine Mehrbelastung der Abgabeschuldner durch die Infrastrukturabgabe in diesen Fällen vermieden werden soll.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 sieht eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vor, durch Rechtsverordnung die näheren Bestimmungen über das Erstattungsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt oder einem Betreiber im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1, zum Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen eines Erstattungsanspruchs gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt oder einem Betreiber im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1 sowie zur Höhe der Gebühr nach Absatz 4 zu erlassen.

Zu § 10 (Überwachung)

§ 10 enthält Regelungen zur Überwachung der Einhaltung der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 Satz 1 bestimmt das Bundesamt für Güterverkehr als für die Überwachung zuständige Behörde. Der Kernbereich hoheitlicher Kontrollaufgaben muss aus verfassungsrechtlichen Gründen vom Staat durchgeführt werden und kann nicht auf einen privaten Betreiber übertragen werden. Das Bundesamt für Güterverkehr bietet sich als Kontrollbehörde an, da es sich um eine flächendeckend präsente Bundesbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur handelt, die bereits langjährige Erfahrungen mit der Straßenkontrolle und der Kontrolle nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz aufweist und über die entsprechende Grundinfrastruktur verfügt. Es erfolgt keine Vollkontrolle des abgabepflichtigen Verkehrs, sondern es wird nur stichprobenartig kontrolliert.

Kontrolliert wird unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit entweder über den Eingang der Zahlung der Infrastrukturabgabe oder über stichprobenartige Kontrollen auf den Bundesautobahnen mit Hilfe von Kontrollbrücken, portablen Kontrollen und Kontrollfahrzeugen. Die Kontrolle über den Eingang der Zahlung der Infrastrukturabgabe erfolgt durch das Kraftfahrt-Bundesamt. Das Bundesamt für Güterverkehr führt die stichprobenartigen Kontrollen auf den Bundesautobahnen durch. Da bei einer E-Vignette die Fahrtberechtigung mit dem amtlichen Kfz-Kennzeichen verknüpft ist, kann die Kontrolle durch eine Abfrage des Kennzeichens im Zentralsystem erfolgen. Die Kontrolldaten zu Fahrzeugen, für die die Abgabe ordnungsgemäß entrichtet wurde, werden unverzüglich gelöscht.

Die Sätze 2 bis 4 ermöglichen auf Grund einer Beleihung die Einbeziehung eines privaten Betreibers in die Kontrolle, soweit der Kernbereich hoheitlicher Aufgaben nicht berührt ist. Die Infrastrukturabgabe wird erhöhte Anforderungen an die Kontrolle der Einhaltung der Abgabepflicht stellen. Es ist deshalb beabsichtigt, eine automatische Kontrolle einzurichten, bei der – neben dem Bundesamt für Güterverkehr – ein privater Dritter begrenzte Teilaufgaben übernehmen kann.

Im Rahmen der Kontrolle sollen an der Strecke zunächst die offensichtlich nicht abgabepflichtigen Fahrzeuge anhand äußerlicher Merkmale von der Kontrolle ausgenommen und die verbleibenden Fahrzeuge mittels Kennzeichenerfassung als abgabepflichtig oder nicht abgabepflichtig identifiziert werden. Bei abgabepflichtigen Fahrzeugen wird sodann ein Abgleich mit den Daten über die Abgabentrachtung durchgeführt. Ergibt der Vergleich, dass die geschuldete Abgabe nicht entrichtet wurde, wird der Sachverhalt überprüft. Ergibt die Prüfung, dass die geschuldete Abgabe zu Unrecht nicht entrichtet wurde, gibt das Bundesamt für Güterverkehr den Vorgang an das Kraftfahrt-Bundesamt als die zuständige Ordnungswidrigkeitenbehörde (siehe § 13 Absatz 3) ab, damit dort ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden kann.

Die begrenzte Aufgabenübertragung auf einen privaten Dritten ermöglicht eine effektive und wirtschaftliche Kontrolle durch das Bundesamt für Güterverkehr. Die Feststellung abgabepflichtiger Bundesfernstraßenbenutzungen und ordnungsgemäßer Abgabentrachtungen, die bei Kontrollen außerhalb des Betriebs des Systems zur Abgabentrachtung getroffen werden, obliegen ausnahmslos dem Bundesamt für Güterverkehr.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 enthält die erforderlichen Bestimmungen über die Datenspeicherung und Datenübermittlung durch das Bundesamt für Güterverkehr und einen privaten Dritten. Die in Absatz 2 genannten Daten dürfen nur zum Zwecke der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden.

Zu Absatz 3:

Die Daten nach Absatz 2 Satz 1 sind vom Bundesamt für Güterverkehr und dem privaten Dritten an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln.

Die Übermittlung nach § 10 Absatz 3 erfasst nur Kontrolldaten von Nicht- oder Falschzahlern. Die Kontrolldaten von Gutzahlern werden nach § 12 Absatz 3 unverzüglich gelöscht und daher nicht an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt. Die Kontrolldaten von Fahrzeugen, die einem Ausnahmetatbestand des § 2 Absatz 1 unterfallen, werden nach § 12 Absatz 4 ebenfalls unverzüglich gelöscht und daher auch nicht an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt.

Für die weitere Verwendung der übermittelten Daten durch das Kraftfahrt-Bundesamt sind zwei Fallgruppen zu unterscheiden:

- die Durchführung von Nacherhebungsverfahren nach § 11 und von Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 13. Hierfür werden die kompletten Daten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 6 benötigt.
- die Überwachung des an der Erhebung der Infrastrukturabgabe mitwirkenden Betreibers nach § 4 Absatz 5 Satz 1. Hierfür werden nur die Daten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 6 benötigt.

Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

Zu Absatz 4:

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach § 5 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 sowie Absatz 3 Nummern 1 und 2 dem Bundesamt für Güterverkehr sowie dem privaten Betreiber zum Zweck der Durchführung der Kontrolle übermitteln. Nur durch diese Daten kann im Rahmen der Kontrolle festgestellt werden, ob die Abgabepflichtigen ihrer Pflicht zum Erwerb einer Vignette ordnungsgemäß nachgekommen sind. Die Datenübermittlung darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen. So wird dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Datensparsamkeit Rechnung getragen, weil nur die Daten abgerufen werden, die für das gerade zu kontrollierende Fahrzeug

erforderlich sind. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die übermittelten Daten auch zur Überwachung eines privaten Dritten verwenden, der nach Absatz 1 Satz 2 mit Kontrollaufgaben beliehen wird.

Zu Absatz 5:

Satz 1 sieht vor, dass ein Nachweis des Erwerbs der Vignette mitzuführen und den zur Kontrolle befugten Personen des Bundesamtes für Güterverkehr zur Prüfung auszuhändigen ist. Nutzer von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen haben den Beleg über die Entrichtung der Infrastrukturabgabe nach § 6 Absatz 2 vorzulegen. Um die ordnungsgemäße Entrichtung der Abgabe prüfen zu können und Personalien festzustellen, ist es auch erforderlich, Fahrzeugschein und Führerschein oder einen anderen Identitätsausweis auszuhändigen. Für Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen gilt bereits die Zulassung als Nachweis.

Darüber hinaus regelt Absatz 5 das Ausmaß der Kontrollen durch die zuständige Behörde. Neben der Kontrolle der Entrichtung der Abgabe ist die Kontrolle des Fahrzeugscheins erforderlich, um die Klasse des Fahrzeugs im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG sowie seine Emissionsklasse zuverlässig festzustellen (insbesondere bei im Ausland zugelassenen Fahrzeugen). Die Prüfung des Führerscheins des Fahrers und das Verlangen von Auskünften dienen der Feststellung des konkreten Abgabeschuldners.

Zu Absatz 6:

Absatz 6 sieht zum Zwecke der Kontrolle ein Anhalterecht der zur Kontrolle befugten Personen vor.

Zu Absatz 7:

Absatz 7 ermöglicht die Erhebung einer Sicherheitsleistung in Höhe der zu erwartenden Infrastrukturabgabe nach § 11 und des zu erwartenden Bußgeldes nach § 13 nebst Verfahrenskosten am Ort der Kontrolle. Dadurch soll die Sicherheit der Einbringung der Abgabe und des Bußgeldes erhöht und das Verfahren vereinfacht werden. Ein Verbot der Weiterfahrt kann insbesondere begründet sein, wenn im Bundesgebiet möglicherweise kein zahlungsfähiger Schuldner erreichbar ist, wenn der Fahrer die Aushändigung der verlangten Dokumente zur Prüfung verweigert oder wenn er die verlangten Auskünfte nicht erteilt. Bei der Entscheidung über ein Verbot zur Weiterfahrt ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Zu Absatz 8:

Absatz 8 stellt klar, dass das Recht des Bundesamtes für Güterverkehr, Kontrollen zur Einhaltung nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz sowie Betriebskontrollen nach dem Güterkraftverkehrsgesetz zur Überwachung der Einhaltung der Abgabepflicht durchzuführen, durch die nach diesem Gesetz eingeräumten Kontrollrechte nicht eingeschränkt werden soll. Sie ermöglichen die Prüfung eines erheblichen Teiles der zwingend zu kontrollierenden Bundesfernstraßenbenutzungen mit begrenztem Personalaufwand.

Zu § 11 (Nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe)

§ 11 Absatz 1 regelt die nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe. Bei einem Verstoß gegen die Abgabepflicht ist oft nicht feststellbar, in welchem Zeitraum das Fahrzeug das abgabepflichtige Streckennetz benutzt hat. Gleichwohl ist die Abgabe nachträglich zu entrichten. Da die Kontrollen nur stichprobenartig durchgeführt werden können und der tatsächliche Zeitraum der Nutzung nicht feststellbar ist, ist pauschal der Betrag für eine Jahresvignette für das entsprechende Fahrzeug nachzuerheben. Dies gilt auch für die Fälle, in denen der Gültigkeitszeitraum der Vignette noch nicht begonnen hat oder bereits abgeschlossen ist. Diese Höhe der Nacherhebung ist angemessen, da zu berücksichtigen ist, dass abgabepflichtige Fahrzeuge auf den Bundesfernstraßen vornehmlich auf langen Strecken eingesetzt werden und durch die Nacherhebung ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht, der vom Abgabeschuldner verursacht wird. Außerdem darf kein Anreiz entstehen, die Abgabe erst bei einer Kontrolle zu entrichten. Die nachträgliche Erhebung steht in ihren Wirkungen dem Erwerb einer Jahresvignette gleich. Eine anteilige Erstattung ist jedoch aufgrund des mit der nachträglichen Erhebung verbundenen Strafcharakters ausgeschlossen.

Satz 3 regelt, dass in den Fällen, in denen zwar eine Vignette erworben wurde, die Höhe der Vignette aber nicht der für das konkrete Kraftfahrzeug zu entrichtenden Höhe entspricht. In diesen Fällen ist der Fehlbetrag nachträglich zu entrichten. Können die für die nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe erforderlichen Angaben nicht abschließend festgestellt werden, ist entsprechend Satz 4 der in Anlage 7 dieses Gesetzes festgelegte Höchstbetrag von 130 Euro zu entrichten.

Absatz 2 regelt, welche Daten das Kraftfahrt-Bundesamt im Zusammenhang mit der nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe erheben, verarbeiten und Nutzen darf, Hierdurch sollen um Doppelerhebungen bei einer weiteren Kontrolle zu vermeiden.

Absatz 3 regelt hinsichtlich der Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland, dass hier ergänzend zu § 41 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz § 122 Absatz 2 Nummer 2 der Abgabenordnung entsprechend gilt. Danach gilt ein schriftlicher Verwaltungsakt, der durch die Post übermittelt wird, bei einer Übermittlung im Ausland einen Monat nach der Aufgabe zur Post als bekannt gegeben. Im Zweifel hat die Behörde den Zugang des Verwaltungsakts und den Zeitpunkt des Zugangs nachzuweisen.

Für im Inland zugelassene Fahrzeuge ist die Entrichtung der Infrastrukturabgabe Voraussetzung für die Zulassung des Fahrzeugs. Die Entrichtung der Abgabe kann durch Überprüfung des Zahlungseingangs überprüft werden. Bei Widerruf des SEPA-Lastschriftmandats oder nicht gedecktem Konto kommen die Vorschriften des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes zur Anwendung.

Für nicht im Inland zugelassene Fahrzeuge ist das Bundesamt für Güterverkehr berechtigt, bei Nicht- oder Falschzahlern am Ort der Kontrolle eine Sicherheitsleistung zu erheben (§ 13 Absatz 7), so dass direkt eine Aufrechnung durch das Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Nacherhebungsbetrag und dem Bußgeld nebst Verfahrenskosten erfolgen kann. Damit erübrigt sich eine gesonderte Vollstreckung.

Zu § 12 (Datenlöschung, Geschäftsstatistiken)

§ 12 enthält datenschutzrechtliche Bestimmungen über die Löschung der im Rahmen der Abgabenerhebung nach § 5 Absatz 2 und 3 und im Rahmen der Kontrolle nach § 10 Absatz 2 erhobenen und nach § 10 Absatz 3 übermittelten Daten. Diese Daten müssen dem Bundesamt für Güterverkehr, dem Kraftfahrt-Bundesamt und dem Betreiber für unterschiedlich lange Zeiträume zur Verfügung stehen, da sie unter anderem die Grundlage für mögliche Verfahren zur Abgabenerstattung oder Abgabennacherhebung und für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach diesem Gesetz bilden.

Zu Absatz 1:

Die Speicherung der Daten durch das Kraftfahrt-Bundesamt oder den Betreiber innerhalb der Fristen nach Absatz 1 soll es ermöglichen, die Berechtigung von Erstattungsverlangen nach § 9 zu prüfen. Zur Prüfung eines Erstattungsverlangens werden deshalb die Daten über die Abgabentrachtung bis zum Fristablauf für ein Erstattungsverlangen bzw. dem Abschluss eines Erstattungsverfahrens benötigt. Hierbei hat ein Betreiber die Daten unverzüglich zu löschen, wenn ein Erstattungsverfahren nicht fristgerecht gestellt worden ist.

Zu Absatz 2:

Die unterschiedlichen Zeiträume in Absatz 2 sind erforderlich einerseits für die Prüfung der vom Bundesministerium der Finanzen erstellten Jahresrechnung mit Blick auf die Entlastung der Bundesregierung im Bundestag und des Weiteren für die langfristigen Prüfungen durch den Bundesrechnungshof entsprechend der Bundeshaushaltsordnung.

Zu Absatz 3:

Die Kontrolldaten sind unverzüglich zu löschen, wenn feststeht, dass die Infrastrukturabgabe entrichtet wurde. § 4 Absatz 1 Satz 5 ist zu berücksichtigen.

Zu Absatz 4:

Bei der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes wird zunächst festgestellt, ob im konkreten Fall eine abgabepflichtige Benutzung der Bundesfernstraßen vorliegt. Es können deshalb auch Fahrzeuge erfasst werden, die der Abgabepflicht nicht unterliegen. Ist dies der Fall, sind Bilder und Kontrolldaten sofort zu löschen.

Zu Absatz 5:

Stellt das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen der Kontrolle fest, dass die Infrastrukturabgabe nicht entrichtet worden ist, übermittelt es die entsprechenden Daten zur Nacherhebung bzw. zur Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens an das Kraftfahrt-Bundesamt. Danach sind diese Daten vom Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich zu löschen.

Zu Absatz 6:

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die ihm vom Bundesamt für Güterverkehr in den Fällen der Nicht- oder Falsch-Entrichtung der Infrastrukturabgabe übermittelten Daten nach Abschluss des Verfahrens zur nachträglichen Erhebung der Infrastrukturabgabe nach § 11 und des Ordnungswidrigkeitenverfahrens nach § 13 zu löschen.

Zu Absatz 7:

Absatz 7 ermöglicht die Auswertung der gespeicherten Daten in anonymisierter Form mit dem Ziel der Erstellung allgemeiner Geschäftsstatistiken für diesen Bereich.

Zu § 13 (Bußgeldvorschriften)

§ 13 enthält die Bewehrung der Vorschriften dieses Gesetzes durch Ordnungswidrigkeitstatbestände. Es bedarf einer ausreichenden Abschreckung, insbesondere mit Blick auf die Nicht-Zahlung der Abgabe und auf Maßnahmen, die darauf abzielen, sich der Kontrolle zu entziehen.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 Nummer 1 betrifft die Fälle, in denen eine Infrastrukturabgabe nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig entrichtet wird. Umfasst sind hiervon auch Fälle, in denen der Gültigkeitszeitraum der Vignette noch nicht begonnen hat oder bereits abgelaufen ist. Ebenso umfasst sind Fälle, in denen Bundesfernstraßen mit abgabepflichtigen Fahrzeugen zwar mit einer gültigen Vignette benutzt werden, die Vignette aber nicht den der Abgabenhöhe maßgeblichen Merkmalen des jeweiligen Kraftfahrzeugs entspricht. Die Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe besteht für jeden Abgabenschuldner. Ein Abgabenschuldner handelt deshalb ordnungswidrig, wenn er wusste oder im Rahmen seiner Verantwortung hätte erkennen müssen, dass die Abgabe nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde.

Absatz 1 Nummer 2 betrifft die Weigerung des Fahrzeugführers, die erforderlichen Auskünfte für die Kontrolle zu geben, so dass der Erfolg der Kontrollmaßnahme gefährdet ist.

Absatz 1 Nummer 3 betrifft den Fall, dass der Fahrer die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Personen nicht befolgt, etwa trotz Anhaltegebot die Fahrt fortsetzt und sich dadurch der Kontrolle zu entziehen versucht.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 sieht eine Bewehrung der Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 innerhalb des Rahmens des § 17 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vor (Geldbuße von mindestens fünf und höchstens eintausend Euro). Bei Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nummer 1, insbesondere bei wiederholten Verstößen, können die Betroffenen sich unter Umständen erhebliche Vorteile in widerrechtlicher Weise verschaffen. Daher ist hier innerhalb des Rahmens des § 17 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten eine höhere Geldbuße vorzusehen. Ein Verstoß gegen die Pflicht zur Auskunftserteilung durch den Fahrzeugführer nach Absatz 1 Nummer 2 weist einen geringeren Unrechtsgehalt auf. Daher ist hierfür eine geringere Geldbuße vorzusehen. Für einen Verstoß gegen das Gebot, die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Personen zu befolgen (Absatz 1 Nummer 3), ist wegen des höheren Unrechtsgehalts eine höhere Geldbuße als für den Verstoß gegen die Pflicht zur Auskunftserteilung nach Absatz 1 Nummer 2 vorzusehen.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 weist die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten dem Kraftfahrt-Bundesamt als sachlich zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten zu.

Zu § 14 (Abgabenaufkommen)

Satz 1 regelt, dass das Aufkommen aus der Infrastrukturabgabe dem Bund zusteht. Da die Infrastrukturabgabe in sehr geringem Umfang auch auf Bundesfernstraßen zu entrichten ist, bei denen Kommunen Träger der Straßenbaulast sind, wird der Bund nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes hinsichtlich eines Teils des Aufkommens Zuwendungen gewähren.

Satz 2 stellt klar, dass die Kosten der Infrastrukturabgabe aus dem Abgabenaufkommen gedeckt werden. Zu den Kosten der Infrastrukturabgabe zählen die Kosten des Kraftfahrt-Bundesamtes und des Bundesamtes für Güterverkehr, die Kosten, die diesen Behörden für die Einbeziehung privater Dritter entstehen sowie der Aufwand, der

bei der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung entsteht. Aus dem Abgabenaufkommen zu leisten sind auch Erstattungen nach § 9 dieses Gesetzes.

Die Infrastrukturabgabe ist ein Instrument zur Stärkung der Nutzerfinanzierung. Daher regelt Satz 3, dass das nach Abzug der Kosten verbleibende Abgabenaufkommen dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet wird.

Zu § 15 (Beginn der Abgabenerhebung)

In § 15 wird die Bundesregierung ermächtigt, den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Abgabe, der für das Jahr 2016 vorgesehen ist, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates festzulegen. So kann auf unerwartete Verzögerungen bei der Schaffung der Voraussetzungen der Abgabenerhebung oder der Kontrolle der Einhaltung der Abgabepflicht flexibel reagiert werden.

Zu § 16 (Verkündung von Rechtsverordnungen)

Da ein besonders rasches Verkünden von Verordnungen geboten sein kann, ist in § 16 geregelt, dass Rechtsverordnungen abweichend von § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen und Bekanntmachungen im Bundesanzeiger verkündet werden können, auch wenn keine Gefahr in Verzug ist.

Zu Artikel 2 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts)

Artikel 2 regelt die erforderlichen Anpassungen zur Schaffung der erforderlichen Verwaltungskompetenz beim Kraftfahrt-Bundesamt für die Erhebung, Verwaltung und Vollstreckung der Infrastrukturabgabe. Hierzu gehört auch das Führen des Infrastrukturabgaberegisters nach § 5 Absatz 1 Satz 1 des Infrastrukturabgabengesetzes. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist Vollstreckungsbehörde im Sinne von § 4 Buchstabe a des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes.

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundesgebührengesetzes)

In § 2 Absatz 2 Nummer 8 des Bundesgebührengesetzes sind individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach dem Bundesfernstraßengesetz, dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz, dem Bundesfernstraßenmautgesetz und dem Mautsystemgesetz vom Anwendungsbereich des Bundesgebührengesetzes ausgenommen. Gleiches soll auch für die individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen nach dem Infrastrukturabgabengesetz gelten, weshalb es in § 2 Absatz 2 Nummer 8 des Bundesgebührengesetzes ergänzt wird. Soweit Vorschriften des Bundesgebührengesetzes doch gelten sollen, wird explizit auf diese verwiesen (siehe bei Erstattungen § 9 Absatz 4 Satz 2 des Infrastrukturabgabengesetzes).

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Regelung bestimmt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz das Datum des Inkrafttretens.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**Gesetzentwurf zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (NKR-Nr. 3125)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Erfüllungsaufwand:	
Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft: Einmaliger und jährlicher Erfüllungsaufwand:	Geringfügige Auswirkungen
<i>Kraftfahrt-Bundesamt</i> Einmaliger Erfüllungsaufwand:	10 Mio. Euro insgesamt für die Jahre 2015 und 2016
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	6,5 Mio. Euro jährlich für die laufenden Betriebs- und Personalkosten (84 Stellen)
<i>Bundesamt für Güterverkehr</i> Einmaliger Erfüllungsaufwand:	34 Mio. Euro insgesamt für die Jahre 2015 und 2016
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	32 Mio. Euro für den Betrieb des Kontrollsystems sowie für die zusätzlichen Aufgaben (287 Stellen).
<i>Privater Betreiber</i> Einmaliger Erfüllungsaufwand:	335 Mio. Euro für die Errichtung des Erhebungssystems und Versand der Bescheide über die Höhe der Infrastruktur an Halter bereits zugelassener Fahrzeuge.
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	164 Mio. Euro für den laufenden Betrieb
<i>Länder/Kommunen (Zulassungsbehörden)</i> Jährlicher Erfüllungsaufwand:	Geringfügige Auswirkungen
Weitere Kosten Bürger und Wirtschaft in Form von Gebühren (Infrastrukturabgabe)	
Gesamt:	3,7 Mrd. Euro
Im Inland zugelassene Fahrzeuge (Bundesfernstraßen, Bundesstraßen):	3 Mrd. Euro Einnahmen aus der bisherigen Kfz-Steuer (um Systemkosten gemindert zweckgebunden für den Verkehrsetat des Bundes vorgesehen)
Im Ausland zugelassene Fahrzeuge (Bundesfernstraßen):	700 Mio. Euro zusätzliche Einnahmen (für die zusätzliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes vorgesehen)

Der einmalige (379 Mio. Euro) und der jährliche Erfüllungsaufwand (202,5 Mio. Euro) des vorliegenden Regelungsvorhabens sowie der einmalige (76,6 Mio. Euro) und der jährliche Erfüllungsaufwand (2,9 Mio. Euro) des Regelungsvorhabens des BMF zur Aufnahme des Steuerentlastungsbetrages (Kraftfahrzeugsteuer) sollen durch die Einnahmen der Infrastrukturabgabe gedeckt werden. Die zusätzlichen Einnahmen durch die Infrastrukturabgabe veranschlagt das Ressort mit 700 Mio. Euro.	
Evaluation:	Zwei Jahre nach Einführung der Infrastrukturabgabe wird das Ressort die tatsächlichen Auswirkungen auf den Personalaufwand im Kraftfahrt-Bundesamt und im Bundesamt für Güterverkehr evaluieren.
Der Nationale Normenkontrollrat hat gegenüber dem Ressort seine Bedenken hinsichtlich der Relation zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen geäußert. Im Übrigen macht er im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen:

Mit vorliegendem Regelungsentwurf soll eine Infrastrukturabgabe sowohl für im Inland (für die Nutzung von Bundesfern- und Bundesstraßen) als auch für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Pkw und Wohnmobile (zunächst nur für die Nutzung von Bundesfernstraßen) eingeführt werden. Eine Beteiligung aller Nutzer an der Finanzierung des Erhalts und Ausbaus dieser Straßen über die Lkw-Maut hinaus ermöglicht nach Angaben des Ressorts eine größere Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt sowie mehr Planungssicherheit für die Finanzierung prioritärer Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Nur so könne der hohe Standard des Bundesfernstraßennetzes aufrechterhalten und ein prognostizierter Verkehrszuwachs im Personen- und Güterverkehr bewältigt werden.

In den Anwendungsbereich fallende

- Fahrzeughalter innerhalb der Bundesrepublik Deutschland tragen bereits indirekt über die Kraftfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer) zur Finanzierung der Verkehrswege bei. Daher soll eine Doppelbelastung vermieden werden, indem ein Steuerentlastungsbetrag gewährt wird (gesondertes Gesetzgebungsverfahren – Verkehrsteueränderungsgesetz). Die Infrastrukturabgabe soll künftig über eine elektronische Jahresvignette (E-Vignette) erhoben werden, die an das Kraftfahrzeugkennzeichen geknüpft werden soll. Nach Entrichtung der Infrastrukturabgabe, wird das Kennzeichen freigeschaltet. Die Höhe der Abgabe bemisst sich an Umwelteigenschaften und Hubraum bei Pkw sowie Gewicht bei Wohnmobilen. Darüber hinaus werden auch Ausnahmen von der Abgabepflicht geregelt.
- Fahrzeughalter außerhalb der Bundesrepublik Deutschland können zwischen einer E-Kurzzeitvignette (zehn Euro für zehn Tage, 22 Euro für zwei Monate) und einer E-Jahresvignette wählen. Letztere bemisst sich ebenfalls anhand spezifischer Fahrzeugeigenschaften. Der Erwerb soll sowohl über das Internet als auch über entsprechende Terminals z.B. an Tankstellen ermöglicht werden.

Erfüllungsaufwand:

Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft

Aus dem Regelungsvorhaben resultiert sowohl einmaliger als auch jährlicher geringer Erfüllungsaufwand für Bürger und Wirtschaft.

Folgende Pflichten u.a. ergeben sich aus dem Gesetz:

- Übermittlung (schriftlich oder elektronisch) des SEPA-Lastschrift-Mandats an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) oder dem privaten Betreiber für bereits zugelassene Fahrzeuge. Der Gesamtaufwand für die Übermittlung des SEPA-Lastschrift-Mandats dürfte gering sein, da seitens des KBA bzw. des privaten Betreibers ein bereits frankierter Rücksendeumschlag mitversandt wird.

- Übermittlung des SEPA-Lastschrift-Mandats an das KBA über die Zulassungsbehörden bei Neuzulassungen – danach gilt das Fahrzeugkennzeichen als freigeschaltet.
- Nachweispflicht über das Bestehen der im Gesetz benannten Ausnahmen.
- Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen müssen ihre Fahrzeugdaten bei dem Erwerb einer Jahresvignette im Internet oder an entsprechenden Terminals für die Erhebung der Mautsätze darlegen (gilt nicht für Kurzzeitvignetten).
- Mitführen des Belegs über den Erwerb der E-Vignette. Dies betrifft im Wesentlichen die Kurzzeitvignetten und damit Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen. Im Fall der Jahresvignette, die über das Scannen (elektronische Kontrolle) des Kennzeichens kontrolliert wird, gilt für im Inland zugelassene Fahrzeuge die Zulassung als Nachweis.

Verwaltung

Folgenden Aufgaben und Kosten ergeben sich künftig:

Krafftahrt-Bundesamt

- Einrichtung und Betrieb des Zentralen Infrastrukturregisters,
- (Berechnung, Erhebung und Verwaltung der Infrastrukturabgabe und
- Erstellen der Bescheide für die Infrastrukturabgabe).

Beim KBA entsteht in erster Linie einmaliger Aufwand für die Einrichtung des Zentralen Infrastrukturregisters sowie für die Erstellung der notwendigen Schnittstellen innerhalb des KBA und zu den weiteren beteiligten Behörden. Für das Jahr 2015 und 2016 veranschlagt das Ressort insgesamt einmalig 10 Mio. Euro. Für Betrieb und Personal (84 Stellen) wird ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 6,5 Mio. erwartet.

Gegenwärtig ist noch offen, ob das KBA künftig für die Berechnung, Erhebung und Verwaltung der Infrastrukturabgabe zuständig ist oder ob es sich eines Dritten (privater Betreiber) bedient. Ziel seitens des Ressorts ist es, diese Aufgaben an einen privaten Betreiber zu übertragen. Daher hat es auch dort die Kosten veranschlagt.

Privater Betreiber

- Für Aufbau und Betrieb des Systems zur Erhebung und Entrichtung der Infrastrukturabgabe resultieren Vergütungsansprüche, die der Bund trägt. Das Ressort prognostiziert einen einmaligen Erfüllungsaufwand von 335 Mio. Euro für die Errichtung des Systems und der Verfahren. Darin enthalten ist auch die einmalige Versendung der Bescheide über die Höhe der Infrastrukturabgabe an alle im Inland in den Anwendungsbereich fallende Halter von bereits zugelassenen Pkw und Wohnmobilen. 164 Mio. Euro jährlich entstehen für den Betrieb, die Berechnung, Erhebung und Verwaltung der Infrastrukturabgabe.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

- Kontrollen und
- Ordnungswidrigkeitenverfahren.
- Beim BAG müssen entsprechende Kontrolleinrichtungen implementiert werden. Dies verursacht einmalige Kosten von insgesamt 34 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016. Darüber hinaus setzt das Ressort 287 Personalstellen für Kontrollen vor Ort und für zusätzliche Aufgaben an. Die jährlichen Personalkosten sowie die Kosten für den Betrieb des Kontrollsystems belaufen sich auf 32 Mio. Euro.

Zulassungsbehörden (Kommunen)

- Einzug und Übersendung des SEPA-Lastschrift-Mandats an das KBA.

Analog zum Verfahren bei der Kraftfahrzeugsteuer wird künftig bei der Neuzulassung eines Fahrzeuges ein SEPA-Lastschrift-Mandat erteilt. Der Aufwand dürfte im Einzelfall gering sein.

Der einmalige (379 Mio. Euro) und der jährliche Erfüllungsaufwand (202,5 Mio. Euro) sowie die aus dem Regelungsvorhaben des BMF zur Aufnahme des Steuerentlastungsbetrages (Kraftfahrzeugsteuer) resultierenden Kosten (einmalig 76,6 Mio. Euro, jährlich 2,9 Mio. Euro) sollen durch die Einnahmen der Infrastrukturabgabe gedeckt werden. Die zusätzlichen Einnahmen durch die Infrastrukturabgabe veranschlagt das Ressort mit 700 Mio. Euro.

Der Nationale Normenkontrollrat hat gegenüber dem Ressort seine Bedenken hinsichtlich der Relation zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen geäußert. Im Übrigen macht er im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 930. Sitzung am 6. Februar 2015 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat weist auf die herausragende Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die Mobilität und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger sowie für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland hin.
2. Der Bundesrat stellt fest, dass die Verkehrsinfrastruktur unter einem zunehmenden Substanzverzehr und vielerorts unter einer erheblichen Qualitätsverschlechterung leidet. Daraus resultieren negative Auswirkungen für Mobilität und Standortqualität. Der Bundesrat betont, dass Erhalt und bedarfsgerechter Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zentrale Aufgaben der staatlichen Daseinsvorsorge sind, die auch in die Zukunft gerichtet sind. Diese Aufgaben dürfen nicht gegenüber anderen Zukunftsinvestitionen zurückgestellt werden.
3. Der Bundesrat stellt fest, dass die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrs- und Baulastträger (Bund, Länder, Kommunen) in Deutschland seit Jahren erheblich unterfinanziert ist. Der von der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ errechnete Fehlbetrag beläuft sich dabei auf 7,2 Mrd. Euro jährlich. Die bislang bereit gestellten Finanzmittel einschließlich der vom Bund vorgesehenen Ausweitung der Nutzerfinanzierung werden bei weitem nicht ausreichen, um das Problem der gravierenden Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig zu lösen.
4. Die Kommission empfiehlt, für die auskömmliche Finanzierung aus den verschiedenen Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs (unter anderem Kfz-Steuer, Mineralölsteuer) zukünftig deutlich mehr Mittel zur Verfügung zu stellen. Falls der erforderliche Finanzierungsbedarf aus den Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs alleine nicht abgedeckt werden kann, hält der Bundesrat weitere Nutzerfinanzierungen für erforderlich. Dafür sieht er insbesondere folgende Optionen: die Ausweitung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut auf alle Bundes-, im nächsten Schritt auch alle Landesstraßen sowie die Einbeziehung von Lkw ab 7,5 Tonnen auf diesem Netz.
5. Um diese Vorschläge umzusetzen, müssen die technischen Voraussetzungen geschaffen werden. Dazu zählt die kurzfristige Weiterentwicklung der Mauterhebung. Die Entscheidung der Bundesregierung, das Unternehmen Toll Collect als Mautbetreiber nicht zeitweise in Bundeseigentum zu übernehmen (sogenannte Call Option), bedeutet einen Rückschlag für die künftige Finanzierung, da die notwendige Weiterentwicklung des Systems der Lkw-Mauterhebung damit verschoben wurde, und durch mögliche Klagen von Konkurrenten gegen die geplante Direktbeauftragung des Unternehmens Toll Collect massive zeitliche Verzögerungen bei der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zu erwarten sind.
6. Der Bundesrat stellt fest, dass die aktuell vom Bund verfolgte Ausweitung der Lkw-Maut und die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf geplante Einführung der Infrastrukturabgabe nicht das Mittelaufkommen erwarten lassen, das notwendig ist, um den bestehenden Sanierungs- und Erhaltungsstau zu beseitigen sowie wichtige Neu- und Ausbauprojekte umzusetzen.
7. Zu den unerlässlichen Grundlagen einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastrukturfinanzierung gehört eine zügige Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung, da für den zielgerichteten Einsatz weiterer Mittel eine klare Priorisierung und Schwerpunktsetzung unerlässlich ist.

Der Bundesrat erwartet deshalb, dass die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 – 2030 (BVWP) als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung zügig, transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorangetrieben wird. Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben soll im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert werden. In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten,

Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen. Diese prioritären Bundesverkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung sollten bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans in einer eigenständigen Kategorie „Vordringlicher Bedarf plus“ zusammengefasst und damit ihre besondere Bedeutung dokumentiert werden.

8. Der Bundesrat lehnt den von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf aus den nachfolgenden Überlegungen ab.
9. In dem ebenfalls von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf für ein Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz (BR-Drucksache 639/14) sind neben Folgeänderungen durch die veränderten Verwaltungszuständigkeiten im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer auch Steuererleichterungen für Fahrzeughalter vorgesehen. Diese Steuererleichterungen sollen laut Begründung der Bundesregierung zum Gesetzentwurf in Teil A Ziffer I eine Doppelbelastung der Kraftfahrzeugsteuerpflichtigen bei der Einführung einer Infrastrukturabgabe vermeiden.
10. Der Bundesrat hat grundsätzliche Bedenken, ob die gleichzeitige Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland und eines Freibetrags bei der Kfz-Steuer in gleicher Höhe (siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes – BR-Drucksache 639/14) mit dem europäischen Recht vereinbar ist. Es besteht die Gefahr, dass in einem EU-Vertragsverletzungsverfahren oder in einem Gerichtsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof die Kompensation für die deutschen Kfz-Halterinnen und Halter für rechtswidrig erklärt und die Infrastrukturabgabe für Inländer in der Folge zu einer Mehrbelastung führen wird.
Der Bundesrat erwartet, dass im weiteren Verfahren eine rechtssichere Regelung gefunden wird, die sicherstellt, dass bei dem Außerkrafttreten eines der beiden Gesetze jeweils das andere Gesetz ebenfalls außer Kraft tritt.
11. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf für die Einführung einer Infrastrukturabgabe werden von der Bundesregierung Einnahmen von rund 700 Mio. Euro jährlich für nicht im Inland zugelassene Fahrzeuge erwartet. Der Bundesrat kann zum Einen die statistischen Daten nicht nachvollziehen, die die Bundesregierung der Rechnung zugrunde legt. So ist aus Sicht des Bundesrates nicht erkennbar, wie viele der gezählten ausländischen Fahrzeuge mehrfach deutsche Bundesfernstraßen benutzen und damit nur einmal als Zahler auftreten. Zum Anderen sind die erwarteten Administrations- und Systemkosten voraussichtlich deutlich höher als der angenommene Erfüllungsaufwand von 379 Mio. Euro (einmalig) und 202,5 Mio. Euro (jährlich) allein für das Infrastrukturabgabengesetz. Der Bundesrat äußert daher erhebliche Bedenken hinsichtlich der Relation zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen.
Der Bundesrat geht davon aus, dass zum Zeitpunkt der Einführung der Infrastrukturabgabe in Deutschland der Bund aufgrund der hohen Kosten für die Errichtung des Erhebungssystems durch private Dritte und die Implementierung in der Verwaltung keine oder nur sehr geringe zusätzlichen Einnahmen erzielen wird.
12. Der Bundesrat kritisiert, dass der Entwurf zwar vorsieht, dass die prognostizierten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe in Höhe von 3,7 Mrd. Euro (abzüglich der Erhebungskosten) zweckgebunden in den Verkehrsinvestitionshaushalt des Bundes fließen, jedoch gleichzeitig die Steuermittel für die Verkehrsinvestitionen des Bundes um 3 Mrd. Euro gekürzt werden. Der Bundesrat erwartet, dass die vollständigen Netto-Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung zusätzlich zweckgebunden in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden.
13. Der Bundesrat erwartet, dass die Bundesregierung im laufenden Gesetzgebungsverfahren sicherstellt, dass spätestens zum Zeitpunkt der Beschlussfassung durch den Deutschen Bundestag eine abschließende Stellungnahme der Kommission zur Europarechtskonformität vorliegt.
14. Der Bundesrat stellt fest, dass es sich bei dem Gesetzentwurf um ein zustimmungspflichtiges Gesetz handelt. Der Gesetzentwurf überträgt den nach Landesrecht für die Kfz-Zulassung zuständigen Behörden neue Aufgaben, beispielsweise die gesamte Ausnahmeprüfung nach § 2 Absatz 1 Infrastrukturabgabengesetz für neu zuzulassende Kraftfahrzeuge, welche umfangreich ist und zusätzlich Kosten verursacht. Eine Zustimmung

des Bundesrates sowie eine Quantifizierung des Erfüllungsaufwandes zu diesem Verfahren ist insoweit unerlässlich. Dies schließt auch die Zustimmungspflicht des Bundesrates zur Festlegung des Zeitpunkts des Beginns der Erhebung einer Infrastrukturabgabe für Bundesfernstraßen ein.

15. Unabhängig von der Frage der Zustimmungspflicht stellt der Bundesrat fest, dass gemäß Artikel 84 Absatz 1 Satz 7 Grundgesetz eine Aufgabenübertragung des Bundes an die nach Landesrecht für die Kfz-Zulassung zuständigen Behörden verfassungsrechtlich unzulässig ist. Durch Bundesgesetz dürfen aus Gründen eines fehlenden Konnexitätsausgleichsanspruchs Aufgaben nicht unmittelbar an Kommunen übertragen werden. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden jedoch den kommunalen Zulassungsbehörden („den nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden“) neue Aufgaben übertragen.
 16. Darüber hinaus sieht der Bundesrat erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken gegen die geplante Aufgabenübertragung auf die Zulassungsbehörden. Mit der Prüfung von Ausnahmetatbeständen vor der Zulassung eines Fahrzeugs als eigene Angelegenheit würde den Behörden der Länder eine Aufgabenwahrnehmung übertragen werden, die aufgrund des Artikels 1 § 4 Absatz 1 und 2 Infrastrukturabgabengesetz sowie Artikel 2 Nummer 3 dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) als der für die Erhebung der Infrastrukturabgabe zuständigen Bundesbehörde zugewiesen ist. Die Entscheidung über Ausnahmen von der Abgabepflicht ist Teil des der Bundesbehörde obliegenden Abgabenerhebungsverfahrens und kann nicht auf die Länder übertragen werden. Damit wäre eine mit der Aufgabenverteilung nach den Artikeln 83 ff. Grundgesetz unvereinbare Mischverwaltung zwischen Bundes- und Länderbehörden gegeben, da dieser Aufgabenbereich nicht über die Regelungen in Artikel 91c und 91e Grundgesetz von dem Verbot ausgenommen ist.
 17. Die Aufgabenübertragung auf die Zulassungsbehörden kann nicht oder nur mit erheblichem Aufwand bewältigt werden. Für die kommunalen Behörden wäre ein finanzieller Ausgleich durch die Bundesregierung in Form einer Gebühr oder einer Kompensationszahlung zu schaffen.
- Der Bundesrat stellt fest, dass der vorgesehene Personalentwicklungs-plan/Stellenaufwuchs sowohl beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als auch beim KBA unzureichend ist, um eine effektive Kontrolle der Pkw von in- und ausländischen Kfz-Halterinnen und Haltern auf dem gesamten abgabepflichtigen Straßennetz vorzunehmen. Die Erhebung der Infrastrukturabgabe fußt damit auf einer unsicheren Grundlage.
18. Der Bundesrat verweist darauf, dass die vorgenommene Festsetzung der Höhe der Kurzzeitevignetten für ausländische Kfz-Halterinnen und Halter im Vergleich zur Höhe der typenbezogenen Jahresvignette für ausländische Kfz-Halterinnen und Halter unverhältnismäßig ist und gegen das europäische Gemeinschaftsrecht verstößt, da bei einzelnen Fahrzeugtypen der Preis der pauschalen Zeitvignette höher als die typenbezogene Jahresvignette ist.
 19. Die in § 2 Absatz 1 Nummer 10 Infrastrukturabgabengesetz vorgesehene Befreiung von Elektrofahrzeugen ist entgegen der bestehenden Regelung in § 3d KraftStG unbefristet und verkehrspolitisch nicht sachgerecht.
 20. Des Weiteren weist der Bundesrat darauf hin, dass Unklarheiten im Verwaltungsvollzug zu erwarten sind, da einige Fallgestaltungen nicht oder nicht ausreichend geregelt und auch nicht von den Verordnungsermächtigungen erfasst sind. Insbesondere bedürften folgende Regeln einer Überarbeitung:
 - Die Prüfung der Ausnahmetatbestände des § 2 Absatz 1 Infrastrukturabgabengesetz ist gemäß § 8 Absatz 3 Infrastrukturabgabengesetz in Verbindung mit den Erläuterungen von den Zulassungsbehörden zu prüfen. Die Tatbestände der Nummern 1 bis 7 sind nicht deckungsgleich mit den entsprechenden Tatbeständen der Steuerbefreiung nach § 3 KraftStG, so dass hier eine eigenständige Prüfung und Entscheidung mit Rechtsfolgen zu treffen ist.
 - Die Ausnahmen nach § 2 Absatz 1 Nummer 8e und f Infrastrukturabgabengesetz stellen gegenüber dem KraftStG neue Tatbestände dar.
 - Die in § 2 Absatz 1 Nummer 9 Infrastrukturabgabengesetz aufgeführten Kfz können nicht unter die Ausnahme fallen, da es sich um im Ausland zugelassene Kfz handelt, die gemäß § 1 Absatz 2 Infrastrukturabgabengesetz nicht unter die Infrastrukturabgabe fallen.
 - Nach § 2 Absatz 2 Infrastrukturabgabengesetz ist die Tatsache eines Ausnahmetatbestandes an das KBA zur Registrierung im Infrastrukturabgaberegister zu melden. Dieses erfordert neben der entsprechenden Anpassung der dv-Verfahren auch eine Festlegung der Standards entsprechend den Regelungen in der

- Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV). Derartige Regelungen bzw. Ermächtigungen für eine Verordnungsregelung fehlen.
- Die in § 5 Absatz 3 Nummern 1, 2 und 5 Infrastrukturabgabengesetz aufgeführten Daten können auch dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) entnommen werden, was letztlich durch die parallele Datenübermittlung von den Zulassungsbehörden zur Doppelarbeit führt.
 - Für kurze Zulassungszeiträume (z. B. Tageszulassung) gemäß § 6 Absatz 4 Infrastrukturabgabengesetz entstehen geringfügige Beträge. Grundsätzlich wären für deren Vollstreckung die zuständigen Bundesbehörden (HZA) zuständig.
 - Die Abgabensätze nach § 7 Infrastrukturabgabengesetz und der Anlage unterscheiden zwischen benzin- und dieselangetriebenen Kfz sowie Oldtimern mit der Begründung, dass Diesel- und Oldtimer-Kfz umweltschädlicher sind. Dieses Unterscheidungskriterium ist im Rahmen dieses Gesetzes nicht zulässig.
21. Der Bundesrat kann in dem vorliegenden Gesetzentwurf keine praktikable Regelung für eine unbürokratische Rückerstattung der Infrastrukturabgabe für den Fall, dass Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen nicht genutzt werden, erkennen. Bisher ist der Nachweis der Nichtnutzung im Entwurf nicht eindeutig geregelt. Damit ist von einer nicht unerheblichen Anzahl von Anträgen auf Rückerstattung und einer damit verbundenen Reduzierung der prognostizierten Einnahmen auszugehen. Darüber hinaus verweist der Bundesrat darauf, dass für den Fall der Rückerstattung an inländische Kfz-Halterinnen und Halter von Mindereinnahmen für den Bundeshaushalt auszugehen ist, da der gleichzeitig eingeführte Freibetrag bei der Kfz-Steuer für Inländer weiterhin gewährt werden soll.
22. Der Bundesrat sieht die Grundsätze des Datenschutzes durch den vorliegenden Entwurf nicht umfassend gewahrt. Es wird begrüßt, dass in einem ersten Schritt die Datenerhebung zum Zwecke der Kontrolle nunmehr nur stichprobenartig erfolgen soll und eine umgehende Löschung erfolgt. Eine Kontrolle der Entrichtung der Infrastrukturabgabe auf deutschen Bundesautobahnen und Bundesstraßen durch inländische Kfz-Halterinnen und Halter mit Hilfe von Kontrollbrücken, portablen Kontrollen und Kontrollfahrzeugen wird jedoch grundsätzlich als nicht notwendig angesehen. Eine Kontrolle ist über den Eingang der Zahlung der Infrastrukturabgabe im Zuge der Anmeldung eines Kfz in Deutschland erfolgt und wird damit als vollkommen ausreichend angesehen. Eine Erhebung der Daten der inländischen Kfz-Halterinnen und Halter zu Kontrollzwecken ist damit, auch kurzzeitig, nicht erforderlich.
- Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, warum die nach § 5 Absatz 2 und 3 Infrastrukturabgabengesetz erhobenen Daten beim KBA drei beziehungsweise sechs Jahre zu speichern sind und nicht unmittelbar nach der Entrichtung beziehungsweise nach dem Ende der Frist für einen Erstattungsantrag gelöscht werden.
23. Der vorliegende Gesetzentwurf berücksichtigt nicht, dass infolge der Einführung der Infrastrukturabgabe, die für im Ausland zugelassene abgabepflichtige Fahrzeuge zu entrichten ist, erhebliche wirtschaftlich nachteilige Auswirkungen auf grenznahe Unternehmen zu befürchten sind. Zwar sieht der Gesetzentwurf der Bundesregierung vor, dass im Ausland zugelassene Fahrzeuge nur auf den Bundesautobahnen mautpflichtig sind. Damit wird aber der Tatsache nicht Rechnung getragen, dass viele grenznahe deutsche Kommunen aus dem Ausland nur im Autobahnnetz günstig erreichbar sind. Die Abgabepflicht auf diesen Autobahnen wird einen Teil der ausländischen Bürgerinnen und Bürger davon abhalten, grenznahe Unternehmen beispielsweise des Einzelhandels und des Gastgewerbes aufzusuchen. Auch besteht die Gefahr, dass durch Ausweichverkehre in den grenznahen Regionen eine erhebliche Mehrbelastung der nachgeordneten Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetze entsteht. Nach Ansicht des Bundesrates genügt es daher nicht, die Abgabepflicht auf genau bezeichnete Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist. Der Bundesrat hält hier eine Regelung, bestimmte Autobahnabschnitte von der Abgabepflicht freizustellen, für zwingend erforderlich. Da sich die vorbeschriebenen Effekte mit zunehmendem Abstand von der deutschen Staatsgrenze abschwächen, wird es für hinreichend erachtet, die Möglichkeit des Verzichts auf die Abgabepflicht auf einen Bereich von 30 km innerhalb des Bundesgebietes bis zu den Staatsgrenzen zu beschränken.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu den Nummern 1 bis 8

Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe soll der Systemwechsel von der Steuerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur hin zur Nutzerfinanzierung vorangetrieben werden und eine gerechte Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes herbeigeführt werden. Dies soll nicht zu einer Doppelbelastung führen. Mit der Aufnahme von Steuerentlastungsbeträgen in das Kraftfahrzeugsteuergesetz, die in einem gesonderten Gesetzgebungsverfahren erfolgt, wird gewährleistet, dass den im Inland kraftfahrzeugsteuerpflichtigen Personen (In- und Ausländer) keine zusätzlichen finanziellen Belastungen auferlegt werden. Die Ausweitung der Nutzerfinanzierung trägt zu einer größeren Unabhängigkeit von der Haushaltslage des Bundes und zu mehr Planungssicherheit für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen bei.

Die Bundesregierung teilt die Ansicht des Bundesrates im Hinblick auf die herausragende Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Der Bund sieht für die laufende Legislaturperiode eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Verkehrssektor vor. Für die dringend notwendigen Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur werden insgesamt fünf Mrd. Euro zusätzlich mobilisiert. Zudem sollen zur Stärkung von Zukunftsinvestitionen, u. a. im Verkehrsbereich, für die Jahre 2016 bis 2018 weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Neben der Ausdehnung der Lkw-Mautpflicht auf weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen, der Absenkung der Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht sowie der – beabsichtigten – Ausdehnung der Lkw-Mautpflicht im Jahr 2018 auf alle Bundesstraßen ist es aus Sicht der Bundesregierung erforderlich, dass die Nutzer des deutschen Bundesfernstraßennetzes in angemessenem Umfang zur Finanzierung seines Erhalts und Ausbaus beitragen. Daher sollen auf Grundlage des Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen auch Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die das deutsche Bundesautobahnnetz nutzen, an der Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus des Netzes beteiligt werden.

Das weitere Vorgehen im Hinblick auf die Erhebung der Lkw-Maut und die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH ist nicht Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfs.

Der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2015) wird unter deutlich ausgeweiteter Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Mit der Grundkonzeption zum BVWP 2015 hat das BMVI die Leitlinien für eine stringente Priorisierung im BVWP vorgelegt. Der Bedarf für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen hat Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben. Besonders dringliche überregionale Projekte werden explizit gekennzeichnet. Die Engpassbeseitigung bei Hauptachsen und Knoten des Verkehrsnetzes steht dabei im Vordergrund. Es wird sichergestellt, dass der Großteil der Finanzmittel auf überregional bedeutsame Projekte konzentriert wird.

Zu den Nummern 9 bis 10

Die Bundesregierung teilt nicht die Bedenken des Bundesrates im Hinblick auf die Vereinbarkeit der gleichzeitigen Einführung einer Infrastrukturabgabe und einer Steuerermäßigung in Form des Steuerentlastungsbetrags bei der Kraftfahrzeugsteuer mit dem europäischen Recht.

Die Bemessung der Steuerermäßigung im Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes stellt lediglich sicher, dass der Übergang von der steuerfinanzierten zur vorwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu keiner Doppelbelastung führt.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union können Verschiebungen zwischen den verschiedenen Säulen der Infrastrukturfinanzierung vornehmen. Die Nutzerfinanzierung kann durch die Einführung einer Benutzungsabgabe gestärkt werden. Vor diesem Hintergrund sollen die Netto-Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe vollständig zweckgebunden in die Verkehrsinfrastruktur fließen.

Die Pflicht zur Zahlung der Infrastrukturabgabe nach dem Infrastrukturabgabengesetz soll unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Wohnort des Nutzers und unabhängig vom Ort der Zulassung des Kraftfahrzeugs bestehen. Die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Nutzung des deutschen Bundesfernstraßennetzes stellt, auch in Kombination mit einer Steuerermäßigung durch einen Steuerentlastungsbetrag bei der Kraftfahrzeugsteuer für im

Inland kraftfahrzeugsteuerpflichtige Personen (In- und Ausländer), keine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit dar.

Die Einführung der Infrastrukturabgabe steht auch im Einklang mit Artikel 92 Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Union ist inzwischen so weit fortgeschritten, dass der Regelungsgehalt der Vorschrift auch im Bereich der Straßenbenutzungsgebühren nicht über ein bloßes Verbot der Diskriminierung von Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten hinausgeht. Eine solche Diskriminierung von Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten liegt – auch mittelbar – nicht vor. Auch ist zu berücksichtigen, dass Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig sind. Nutzfahrzeuge sind zudem aufgrund der Definition der abgabepflichtigen Fahrzeuge nach § 1 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes (Pkw und Wohnmobile) grundsätzlich nicht abgabepflichtig. Der Gesetzentwurf verstößt folglich nicht gegen die Diskriminierungsverbote der Artikel 92 und Artikel 18 AEUV und ist ebenso mit den in Artikel 28, 45, 49 und 56 AEUV verankerten Grundfreiheiten vereinbar.

Infrastrukturabgabe und Kraftfahrzeugsteuer sind unabhängig voneinander ausgestaltet. Dies zeigt sich u. a. an der besonders günstigen Infrastrukturabgabe für die schadstoffarmen Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6.

Zu Nummer 11

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates nicht, dass im Ergebnis durch die Infrastrukturabgabe keine oder nur sehr geringe zusätzliche Einnahmen erzielt werden.

Die Bundesregierung geht weiterhin davon aus, dass sich die Einnahmen aus Vignettenverkäufen an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen auf rund 700 Mio. Euro pro Jahr belaufen werden. Anhand von verschiedenen Statistiken wurde für verschiedene Reisezwecke (Pendler, Geschäftsreisen, Urlaub, Besuche, Privatfahrten) ermittelt, wie viele Ein- und Durchfahrten jeweils zu erwarten sind und auf wie viele unterschiedliche Fahrzeuge sich diese verteilen.

Den veranschlagten Kosten liegen Kalkulationen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes zugrunde.

Zu Nummer 12

Das Anliegen des Bundesrates, die prognostizierten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe in Höhe von 3,7 Mrd. Euro (abzüglich der Erhebungskosten) zweckgebunden und ohne gleichzeitige Kürzung der im Verkehrsetat veranschlagten steuerfinanzierten Mittel in den Verkehrsinvestitionshaushalt des Bundes fließen zu lassen, wird abgelehnt, weil hierdurch aus dem Gesamthaushalt finanzierten Politikbereichen in erheblichem Umfang Mittel entzogen würden.

Zu Nummer 13

Die Europäische Kommission überwacht als Hüterin der Verträge die Anwendung des Unionsrechts. Im Rahmen dieser Aufgabe wird sie initiativ gegenüber den Mitgliedstaaten tätig. Stellungnahmen zu laufenden Gesetzgebungsverfahren zählen nicht zu ihren Aufgaben.

Zu Nummer 14

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht des Bundesrates, dass es sich bei dem Gesetzesentwurf um ein zustimmungsbedürftiges Gesetz handle.

Der Entwurf des Infrastrukturabgabengesetzes erfüllt keinen der im Grundgesetz enumerativ aufgeführten Zustimmungsbefähigungstatbestände. Eine Zustimmungsbefähigung wegen sonstiger Berührung von Länderinteressen besteht ebenfalls nicht.

Aus Sicht der Bundesregierung entstehen bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden nur geringe zusätzliche Kosten. Eine Quantifizierung des Erfüllungsaufwands ist aus Sicht der Bundesregierung daher entbehrlich.

Zu Nummer 15

Aus Sicht der Bundesregierung enthält der Gesetzesentwurf keine unzulässige Aufgabenübertragung an Kommunen. Die in § 8 Absatz 3 Satz 1 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes gewählte Formulierung „die nach Landesrecht zuständigen Behörden“ ist bewusst offen und vermeidet eine bundesgesetzliche Festlegung hinsichtlich der Verwaltungsebene.

Zu Nummer 16

Eine unzulässige Mischverwaltung gibt es nicht. Dies wird auch im laufenden Gesetzgebungsverfahren klar dargestellt.

Zu Nummer 17

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht des Bundesrates, dass die Aufgabenübertragung auf die nach Landesrecht zuständigen Behörden nicht oder nur mit erheblichem Aufwand bewältigt werden kann, weswegen ein finanzieller Ausgleich für die kommunalen Behörden zu schaffen sei; zumal eine Aufgabenübertragung auf kommunale Behörden nicht erfolgt und aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht erfolgen kann.

Die Daten, die für die Festsetzung der Infrastrukturabgabe benötigt werden, werden bereits für das zentrale Fahrzeugregister erhoben und an das Kraftfahrt-Bundesamt weitergeleitet. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden nehmen lediglich zusätzlich SEPA-Mandate für die Infrastrukturabgabe auf. Die Schlüssigkeits- und Vollständigkeitsprüfung der Ausnahmeanträge erfolgt nur im Rahmen der Mitwirkung ohne Entscheidung in der Sache.

Die Bundesregierung teilt auch nicht die Ansicht des Bundesrates, dass die vorgesehenen Stellen beim Bundesamt für Güterverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt unzureichend seien, um eine effektive Kontrolle vorzunehmen. Die Kontrollaufgaben werden vom Bundesamt für Güterverkehr vorgenommen. Das vorgesehene Personal ist ausreichend. Kontrollen sollen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erfolgen.

Zu Nummer 18

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht des Bundesrates, dass die Höhe des Preises für Kurzzeitvignetten im Vergleich zu dem der typenbezogenen Jahresvignette unverhältnismäßig sei und gegen europäisches Recht verstoße.

Nach Ansicht der Bundesregierung ist die Staffelung der Vignettenpreise mit dem europäischen Recht vereinbar. Das deutsche Vignettensystem mit differenzierten Preisen für die Jahresvignette entsprechend den Eigenschaften des Fahrzeugs ist nicht mit anderen Vignettensystemen in Europa (Fixpreise) vergleichbar. Die Preise für die Kurzzeitvignetten sind mit 10 und 22 Euro für zehn Tage bzw. zwei Monate moderat.

Zu Nummer 19

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht des Bundesrates, dass die in § 2 Absatz 1 Nummer 10 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes vorgesehene unbefristete Befreiung von Elektrofahrzeugen verkehrspolitisch nicht sachgerecht sei.

Aus Sicht der Bundesregierung wird mit der unbefristeten Befreiung ein zusätzlicher Anreiz gesetzt, umweltfreundliche Elektrofahrzeuge einzusetzen.

Zu Nummer 20

Im Hinblick auf die Bedenken des Bundesrates zur Prüfung der Ausnahmetatbestände nach § 2 Absatz 1 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes wird auf die Stellungnahme zu Nummer 16 verwiesen.

Die Ausnahmetatbestände nach § 2 Absatz 1 Nummer 8 e und f des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes entsprechen der Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland als Sitzstaat der in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Organisationen der Vereinten Nationen. Der Anwendungsbereich dieser Ausnahmeregelungen ist nach Ansicht der Bundesregierung sehr gering.

Entgegen der Ansicht des Bundesrates können Dienstkraftfahrzeuge von Behörden anderer Staaten auf Dienstfahrten auch auf Bundesautobahnen in das Grenzgebiet gelangen und somit in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Für diese Fälle sollen diese Kraftfahrzeuge nach § 2 Absatz 1 Nummer 9 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes von der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe ausgenommen sein.

Entgegen der Annahme des Bundesrates regelt § 2 Absatz 2 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes keine Verpflichtung der Zulassungsbehörden, Ausnahmetatbestände an das Kraftfahrt-Bundesamt zu melden. Gegenstand der Regelung ist vielmehr die Verpflichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes, Ausnahmetatbestände von Amts wegen in das Infrastrukturabgabenregister einzutragen.

Die in § 5 Absatz 2 Nummer 1, 2 und 5 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes genannten Daten müssen nicht doppelt von den Zulassungsbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt werden. Die Regelung bietet

die rechtliche Grundlage für die Übernahme dieser Daten in das Infrastrukturabgabenregister für Zwecke der Infrastrukturabgabe.

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht des Bundesrates, dass das Unterscheidungskriterium Umweltschädlichkeit im Rahmen dieses Gesetzes nicht zulässig sei. Die Abgabensätze für die Jahresvignetten orientieren sich an den Umwelteigenschaften der Fahrzeuge. Aus Sicht der Bundesregierung ist die Berücksichtigung der höheren Umweltkosten der Dieselmotoren und der typischerweise hohen Schadstoffemissionen bei Oldtimern ein zulässiges Differenzierungsmerkmal, von dem eine sinnvolle ökologische Lenkungswirkung ausgeht.

Zu Nummer 21

Die Bundesregierung teilt nicht die Befürchtung des Bundesrates, wonach die erwarteten Einnahmen durch die Erstattungsmöglichkeit reduziert werden. Nach Ansicht der Bundesregierung werden Rückerstattungen nur in wenigen Fällen erfolgen, da aufgrund des sehr dichten Bundesfernstraßennetzes in Deutschland davon auszugehen ist, dass nahezu jeder Halter eines in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw oder Wohnmobils das Bundesfernstraßennetz nutzt. Dies belegt auch eine Studie der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung Aachen. Hinzu kommt, dass die Abgabensätze moderat sind.

Einzelheiten zum Erstattungsverfahren sollen in einer Rechtsverordnung geregelt werden.

Zu Nummer 22

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht des Bundesrates, dass die Grundsätze des Datenschutzes nicht umfassend gewahrt seien. Die Kontrollen der Einhaltung der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe erfolgen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit entweder über den Eingang der Zahlung oder über stichprobenartige Kontrollen vor Ort. Die Ansicht des Bundesrates hinsichtlich der Kontrolle inländischer Kfz-Halterinnen und Halter wird grundsätzlich geteilt.

Die Aufbewahrungsfristen bezüglich der nach § 5 Absatz 2 und 3 des Entwurfs des Infrastrukturabgabengesetzes erhobenen Daten sind für Prüfungen des Bundesministeriums der Finanzen und des Bundesrechnungshofes erforderlich.

Zu Nummer 23

Die Bundesregierung teilt nicht die Ansicht des Bundesrates, dass infolge der Einführung der Infrastrukturabgabe erhebliche wirtschaftlich nachteilige Auswirkungen auf grenznahe Unternehmen zu befürchten sind.

Die Abgabensätze sind aus Sicht der Bundesregierung moderat ausgestaltet und schrecken nicht vor einer Nutzung des deutschen Bundesfernstraßennetzes ab. Halter von im Ausland zugelassenen abgabepflichtigen Fahrzeugen müssen nur für die Benutzung von Bundesautobahnen die Infrastrukturabgabe entrichten.

Sollte es im Einzelfall tatsächlich zu sicherheitsrelevanten Verkehrsverlagerungen kommen, kann die Abgabepflicht nach dem Infrastrukturabgabengesetz auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausgedehnt werden. Ein vorsorglicher Verzicht auf die Erhebung der Infrastrukturabgabe in einem Bereich von 30 Kilometern entlang der Grenze ist aus Sicht der Bundesregierung weder erforderlich noch praktikabel.

