

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes – Drucksache 18/11237 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 954. Sitzung am 10. März 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Die Infrastrukturabgabe baut Schranken zwischen Deutschland und seinen euro-päischen Nachbarn auf. Leidtragende sind insbesondere Grenzregionen, in denen heute vielfältige Handels- und Alltagsbeziehungen die europäische Idee mit Leben füllen. Die Einführung der Infrastrukturabgabe ist und bleibt auch mit den Änderungen des vorliegenden Gesetzes eine Belastung für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und gefährdet bisherige Erfolge der europäischen Integration.
2. Der Bundesrat teilt grundsätzlich das Ziel einer nachhaltigen Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Aufgrund der Bedenken des Nationalen Normenkontrollrates sowie des Bundesrechnungshofes sieht der Bundesrat das Missverhältnis zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen mit großer Sorge. Verschiedene Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass sich dieses Missverhältnis durch die Anpassungen im vorliegenden Gesetzentwurf noch verschärft.

Der Bundesrat bedauert, dass die Bundesregierung bisher keine nachvollziehbaren und soliden Berechnungen für die zu erwartenden Einnahmen aus der PKW-Maut sowie den Ausgaben für die Implementierung und den Betrieb des Maut-Konzeptes vorgelegt hat. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren nunmehr ausreichend valide Berechnungen vorzulegen.

3. Zu Artikel 1 Eingangssatz, Nummer 1 und 2 – neu – (§ 2 Absatz 3a – neu – und Anlage InfrAG)

Artikel 1 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 1

Das Infrastrukturabgabengesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 2 Absatz 3 wird folgender Absatz eingefügt:

„(3a) Die Bundesregierung wird ermächtigt, auf Antrag eines Landes durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates auf die Entrichtung der Infrastrukturabgaben auf genau bezeichneten Abschnitten von Bundesfernstraßen im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 1 des Bundesfernstraßengesetzes

(Bundesautobahnen) zu verzichten, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf grenznahe Unternehmen gerechtfertigt ist.“

2. Die Anlage (zu § 8) wird in Absatz 1 wie folgt geändert:
 - a) Satz 1 Nummer 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
„< weiter wie Regierungsvorlage Nummer 1 >“
 - b) Satz 3 Nummer 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
„< weiter wie Regierungsvorlage Nummer 2 >“ ‘

Begründung

Infolge der Einführung der Infrastrukturabgabe sind erhebliche nachteilige wirtschaftliche Auswirkungen auf grenznahe Unternehmen zu befürchten.

Zwar sieht das Gesetz 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 gut erreichbar sind. Die Abgabepflicht auf diesen Autobahnen wird viele ausländische Bürgerinnen und Bürger davon abhalten, grenznahe Unternehmen beispielsweise des Einzelhandels und des Gastgewerbes aufzusuchen.

Es ist daher zwingend eine Regelung erforderlich, die es ermöglicht, bestimmte Autobahnabschnitte von der Abgabepflicht freizustellen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Unternehmen in Grenzregionen gerechtfertigt ist.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung des Bundesrates. Mit der Beschränkung der Infrastrukturabgabepflicht für im Ausland zugelassene Fahrzeuge auf Bundesautobahnen wird den Belangen der Grenzregionen bereits in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

Zudem sinkt mit der neuen Staffelung der Kurzzeitvignetten und deren Tariffhöhe die Infrastrukturabgabe für emissionsarme, im Ausland zugelassene Fahrzeuge deutlich. So verringert sich z.B. der Preis für die emissionsärmsten Fahrzeuge bei der Zehntagesvignette von 5 Euro auf 2,50 Euro und bei der Zweimonatsvignette von 16 Euro auf 7 Euro.

Eine Herausnahme der Bundesautobahnen in den Grenzregionen aus der Infrastrukturabgabepflicht für im Ausland zugelassene Fahrzeuge würde zu Mindereinnahmen führen.

Im Gegenzug würde der Verwaltungsaufwand steigen, weil für die Abgabepflichtigen erkennbar sein muss, wo Abgabepflicht besteht und wo nicht. Solange alle Bundesautobahnen der Infrastrukturabgabepflicht unterliegen, ist die straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung als Autobahn (Zeichen 330.1 und 330.2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)) hierfür ausreichend. Bei Herausnahme der Bundesautobahnen in den Grenzregionen aus der Infrastrukturabgabepflicht für im Ausland zugelassene Fahrzeuge müsste eine entsprechende straßenverkehrsrechtliche Beschilderung erfolgen.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in der Gesetzesbegründung zu § 1 Absatz 2 des Infrastrukturabgabengesetzes verwiesen, die aus Sicht der Bundesregierung immer noch aktuell sind (Bundestags-Drucksache 18/3990 vom 11.02.2015, Seite 24):

„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 Nummer 2 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung des Bundesrates. Ein Missverhältnis zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen besteht nicht.

Das fachlich federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat umfangreiches Zahlenmaterial zur Einnahmenberechnung nebst Validierungsgutachten von Prof. Dr. Wolfgang Schulz auf seiner Internetseite eingestellt.

Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe, erstellt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Stand 16.01.2017:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/prognose-einnahmen-verkauf-vignetten.pdf>

Gutachten zur Schlüssigkeit der vom BMVI ermittelten möglichen Einnahmen der geplanten Infrastrukturabgabe, erstellt von Prof. Dr. Wolfgang Schulz:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/gutachten-einnahmeprognoese-infrastrukturabgabe.html>

Das „Erste Gesetz zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes“ bewirkt keine Änderungen bei den Implementierungskosten sowie den laufenden System- und Verwaltungskosten, da lediglich die Struktur und Tariffhöhe für die Kurzzeitvignetten gemäß dem Kompromiss mit der EU-Kommission vom 1. Dezember 2016 angepasst werden. Bisher wurde noch kein Erhebungs- und Kontrollsystem für die Infrastrukturabgabe errichtet, so dass diese Systeme ohne zusätzlichen Kostenaufwand direkt mit den neuen Tarifen errichtet und betrieben werden können.

Zu Nummer 3**(Zu Artikel 1 Eingangssatz, Nummer 1 und 2 – neu – (§ 2 Absatz 3a – neu – und Anlage InfrAG))**

Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit für die vom Bundesrat vorgeschlagene Verordnungsermächtigung, wonach genau bezeichnete Abschnitte von Bundesautobahnen auf Antrag eines Landes durch Rechtsverordnung der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates von der Infrastrukturabgabepflicht ausgenommen werden könnten, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf grenznahe Unternehmen gerechtfertigt ist. Auf die Ausführungen zu Nummer 1 wird verwiesen.