

**zum Entwurf des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes (AZ: G 14/3154.2/1-01)**

**zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (AZ: III B 5 - S 6000/17/10002 :002)**

Berlin, den 19. Januar 2017

- (1) Pro Mobilität<sup>1</sup> nimmt zur Kenntnis, dass die Bundesregierung sich mit der EU-Kommission auf eine Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe und der Kraftfahrzeugsteuer geeinigt hat, die es ermöglicht, das Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland in dieser Sache zu beenden und die Abgabe einzuführen.
- (2) Das BMVI signalisiert in der Gesetzesbegründung, dass Deutschland konsequent der von der EU-Kommission vorgesehenen Zielrichtung des Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28.3.2011 folge. Danach sollen verkehrsbezogene Entgelte und Steuern umgestaltet und mehr dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer angenähert werden. Der Gesetzentwurf zitiert dazu ausdrücklich das im Weißbuch festgehaltene Ziel, „Nutzerentgelte für alle Fahrzeuge und das gesamte Netz zu erheben, um mindestens die Instandhaltungskosten der Infrastruktur, Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten“. Pro Mobilität möchte betonen, dass der Charakter von Maut und Vignetten als Instrument der Infrastrukturfinanzierung gewahrt bleiben sollte. Soweit Bedarf zur **Anlastung externe Kosten** besteht, sollte die Eignung anderer Instrumente in die Abwägung einbezogen werden und nicht von vornherein eine Festlegung auf Zuschläge für Infrastrukturbenutzungsgebühren erfolgen, die von der EU-Kommission präferiert wird. Die EU-Kommission sollte in dieser Hinsicht keinen Freibrief für die anstehende Revision der Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG) erhalten.

---

<sup>1</sup> Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

- (3) Eine Infrastrukturabgabe für Bundesfernstraßen, die von Pkw und Wohnmobilen aus dem In- und Ausland zu entrichten ist, hat Aussicht auf **Akzeptanz der Nutzer**, wenn sie zu einer Verbesserung der Qualität der Fernstraßen beiträgt und dazu das Aufkommen der Abgabe in voller Höhe für die betreffende Infrastruktur verwendet wird. Bisher sieht § 15 des geltenden Infrastrukturabgabegesetzes nur eine Zweckbindung des Aufkommens für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen vor. Die jetzige Gesetzgebung bietet die Möglichkeit, hier eine Konsistenz mit dem parallelen Gesetzgebungsverfahren zur Infrastrukturgesellschaft Verkehr herzustellen, deren Finanzierung sich ab 2021 u.a. auf das Aufkommen aus der Lkw-Maut und der Infrastrukturabgabe stützen soll. Damit würden die guten Ansätze in dieser Legislaturperiode zur verlässlichen, bedarfsorientierten Finanzierung der Bundesfernstraßen mit der Steigerung der Investitionen, der Prioritätensetzung im Bundesverkehrswegeplan und der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen zu einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammengeführt.

\* \* \*