

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

### **Vorblatt**

#### **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

#### **Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen**

##### **A. Problem und Ziel**

Um den hohen Standard des hoch belasteten Bundesfernstraßennetzes aufrecht zu erhalten 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 Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bereits über die Zahlung der in den Gesamthaushalt fließenden Kraftfahrzeugsteuer indirekt zur Finanzierung der Verkehrswege beitragen, sind Halter von nicht in 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 Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sind zunächst nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig.

Aufgrund des sehr dichten Bundesfernstraßennetzes in 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 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 Deutschland 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 oder an Vertriebsstellen, z. B. an Tankstellen, möglich.

Da die Halter von in 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 Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen keine zusätzlichen Belastungen auferlegt werden. Halter von Fahrzeugen der umweltfreundlichsten Schadstoffklasse VI werden, soweit die sich nach den Fahrzeugeigenschaften bestimmende Abgabebelast 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 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.
- Infrastrukturabgabe und Kraftfahrzeugsteuer werden rechtlich so ausgestaltet, dass sie unabhängig voneinander bestehen. Die Infrastrukturabgabe wird nach anderen Kriterien und unabhängig von der Kraftfahrzeugsteuer festgesetzt.
- 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 Vertriebsstellen, z. B. an Tankstellen, erwerben.

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand**

Die Gesamteinnahmen (brutto) aus der Infrastrukturabgabe werden mit rd. 3,7 Mrd. Euro prognostiziert, wobei rd. 3 Mrd. Euro auf im Inland zugelassene Fahrzeuge und rd. 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 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 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 Vertriebsstellen, 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 für die 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 51 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016. Die laufenden jährlichen Kosten für den Betrieb des Kontrollsystems sowie für die in diesem Zusammenhang erforderlichen 410 Personalstellen betragen insgesamt rd. 54 Mio. Euro.

Die beim KBA anfallenden Kosten zur Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Erhebung der Infrastrukturabgabe belaufen sich auf 10 Mio. Euro in den Jahren 2015

und 2016 (einmalige Implementierungskosten) sowie auf 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 rd. 276 Mio. Euro für die Errichtung (einmalig) und rund 134 Mio. Euro pro Jahr für den Betrieb geschätzt.

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 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.

## **G. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

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

## **H. 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 Euro VI-Fahrzeuge sowie die Differenzierung der Vignettenpreise nach der Schadstoffintensität der Fahrzeuge bieten einen Anreiz, möglichst emissionsarme Pkw bzw. Wohnmobile einzusetzen.

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

**Vom xx.xx.2015**

**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 M<sub>1</sub> oder M<sub>1</sub>G im Sinne des Anhangs II Teil A 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, ohne besondere Zweckbestimmung (Personenkraftwagen),
2. Kraftfahrzeugen der Klasse M im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil

ist eine Abgabe zu entrichten (Infrastrukturabgabe).

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

## § 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 sind,
2. Kraftfahrzeugen, die im Dienst der Streitkräfte, der Polizeibehörden oder der Zollverwaltung verwendet werden,
3. Kraftfahrzeugen, die überwiegend zum Wegebau verwendet werden und für den Bund, ein Land, eine Gemeinde, einen Gemeindeverband, einen Zweckverband oder eine diesen Gebietskörperschaften vergleichbare Gebietskörperschaft im Ausland zugelassen sind,
4. Kraftfahrzeugen, die überwiegend zur Reinigung von Straßen verwendet werden,
5. Kraftfahrzeugen, die im Feuerwehrdienst, im Katastrophenschutz, für Zwecke des zivilen Luftschutzes, bei Unglücksfällen, im Rettungsdienst oder zur Krankenförderung 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,

9. Dienstkraftfahrzeugen von Behörden anderer Staaten, die auf Dienstfahrten zum vorübergehenden Aufenthalt in das Grenzgebiet gelangen,

10. 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,

11. Kraftfahrzeugen, mit einem Antrieb

a) deren Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und

b) deren Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar sind, und

12. Kraftfahrzeugen mit

a) roten Kennzeichen nach § 16 Absatz 1 letzter Halbsatz 2. Alternative der Fahrzeug-Zulassungsverordnung,

b) grünen Kennzeichen nach § 9 Absatz 2 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung,

c) Ausfuhrkennzeichen nach § 19 Absatz 1 Nummer 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und

d) Kurzzeitkennzeichen nach § 16 Absatz 1 letzter Halbsatz 1. Alternative der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

Voraussetzung für die Ausnahmen nach Satz 1 Nummer 3 bis 5 ist, dass die Kraftfahrzeuge als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Voraussetzung für die Ausnahmen nach Satz 1 Nummern 8 und 9 ist, dass Gegenseitigkeit gewährt wird.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Abgabepflicht abweichend von § 1 Absatz 2 auch für Kraftfahrzeuge, die nicht in 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.

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

### **§ 3**

#### **Schuldner der Infrastrukturabgabe**

Schuldner der Infrastrukturabgabe ist die Person, die

1. das Kraftfahrzeug hält oder
2. während der abgabenschuldigen Benutzung von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1 das Kraftfahrzeug führt.

Mehrere Schuldner der Infrastrukturabgabe haften als Gesamtschuldner.

### **§ 4**

#### **Entrichtung der Infrastrukturabgabe**

(1) Die Infrastrukturabgabe ist in der sich aus Anlage 1 ergebenden Höhe vor Benutzung der Straßen im Sinne von § 1 Absatz 1 durch Erwerb einer elektronischen Vignette (Vignette) an das Kraftfahrt-Bundesamt zu entrichten. Unbeschadet der Regelung in Satz 1 gilt die Vignette für Kraftfahrzeuge, die in 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 von § 1 Absatz 1 während des Zeitraums der Gültigkeit der Vignette.

(2) Unbeschadet der Regelung in Absatz 1 entsteht die Verpflichtung zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die

1. vor dem nach § 15 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung in Deutschland zugelassen worden sind, zum Zeitpunkt des nach § 15 festgelegten Beginns der Abgabenerhebung.
2. ab dem nach § 15 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung in Deutschland 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) zinslos gestundet. Halter von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 haben in den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 schriftlich ein SEPA-Lastschrift-Mandat zum Einzug der Infrastrukturabgabe vom Konto des Fahrzeughalters oder vom Konto eines Dritten bei einem Geldinstitut zu erteilen.

(3) §§ 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 Schuldner der Infrastrukturabgabe 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 Erhebung der Infrastrukturabgabe zu regeln.

(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann private Dritte beauftragen, an der Erhebung der Infrastrukturabgabe mitzuwirken (Betreiber). Die Beauftragung ist vom Kraftfahrt-Bundesamt im Bundesanzeiger bekannt zu geben. § 5 Absatz 2 bis 4 gilt für Betreiber entsprechend.

(6) Verpflichten sich Betreiber gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt zur unbedingten Zahlung eines Betrages in Höhe der entstandenen Infrastrukturabgabe des Schuldners der Infrastrukturabgabe, so ist der Schuldner von der Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe an das Kraftfahrt-Bundesamt befreit, wenn der Schuldner die Infrastrukturabgabe ordnungsgemäß und vollständig an einen Betreiber entrichtet hat.

## **§ 5**

### **Zentrales Infrastrukturregister**

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

1. Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1, die in Deutschland zugelassen sind und

2. Kraftfahrzeuge für die im Geltungsbereich dieses Gesetzes eine Infrastrukturabgabe entrichtet wurde, unabhängig vom Ort der Zulassung (Zentrales Infrastrukturregister). Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt zu diesem Zweck Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister an das Zentrale Infrastrukturregister.

(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,
5. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs,
6. für die Abgabenhöhe maßgebliche Merkmale des Kraftfahrzeugs,
7. Zahlungsstatus,
8. Klasse im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG.

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

1. Fahrzeugidentifikationsnummer,
2. Name, Bankverbindung und Wohnort des Halters,
3. Ausnahmen und Befreiungen nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz,
4. Entrichtungszeitraum der Kraftfahrzeugsteuer.

(4) Die Daten nach den Absätzen 2 und 3 dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig. Die Zollbehörden übermitteln die Daten nach Absatz 3 Nummer 3 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 5 an das Kraftfahrt-Bundesamt. Zusätzlich übermitteln die Zollbehörden die Daten nach Absatz 3 Nummer 4 einmalig für die erstmalige Festsetzung der Höhe der Infrastrukturabgabe für das Rumpfjahr im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 2 an das Kraftfahrt-Bundesamt. § 30 der Abgabenordnung steht der Übermittlung der Daten nach den Sätzen 3 und 4 nicht entgegen.

## **§ 6**

### **Entrichtungszeitraum und Gültigkeit**

- (1) Die Infrastrukturabgabe ist für nicht in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge für
1. zehn Tage (Zehntagesvignette),
  2. zwei Monate (Zweimonatsvignette) oder
  3. ein Jahr (Jahresvignette)
- zu entrichten.
- (2) Für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge ist die Infrastrukturabgabe jeweils für ein Jahr zu entrichten.
- (3) Die Infrastrukturabgabe ist abweichend von Absatz 2 für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten,
1. für Kraftfahrzeuge, die vor dem nach § 15 festgelegten Beginn der Abgabenerhebung in Deutschland zugelassen worden sind, bei erstmaliger Entrichtung für das Rumpfsjahr im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 2,
  2. auf schriftlichen Antrag eines Halters, wenn dieser die Infrastrukturabgabe für mehr als ein Fahrzeug schuldet und wenn 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 mit Saisonkennzeichen nach § 9 Absatz 3 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten. Der Entrichtungszeitraum entspricht dem Zeitraum für den das Saisonkennzeichen zugeteilt wurde, beträgt jedoch mindestens einen Monat.
- (5) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Jahr. Die Zweimonatsvignette hat eine Gültigkeit von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet jeweils 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 Rumpfsjahr 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 2 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 Bundesamtes für Güterverkehr oder 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 zum Nachweis der Entrichtung der Infrastrukturabgabe zu regeln.

(3) Die Zulassung eines Kraftfahrzeuges im Sinne des § 1 Absatz 1 setzt voraus, dass schriftlich ein rechtswirksames SEPA-Lastschrift-Mandat zum Einzug der Infrastrukturabgabe von einem Konto des Fahrzeughalters oder eines Dritten bei einem Geldinstitut 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. Satz 1 gilt nicht, wenn nach § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes die Voraussetzungen einer Steuerbefreiung nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind. Die 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 1 kann die Infrastrukturabgabe auf Antrag erstattet werden.

(2) Ab Beginn des Gültigkeitszeitraums ist eine Erstattung der Infrastrukturabgabe ausgeschlossen, wenn die Infrastrukturabgabe für weniger als ein Jahr entrichtet wurde.

Die für ein Jahr entrichtete Infrastrukturabgabe kann auf Antrag anteilig erstattet werden, wenn

1. das Kraftfahrzeug, für das die Abgabe entrichtet wurde, abgemeldet wird,
2. die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 2 eintreten oder

3. nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug im gesamten Entrichtungszeitraum nicht genutzt wurde.

Der Antrag auf Erstattung in den Fällen des Satzes 2 Nummer 1 gilt für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge mit der Anzeige der Außerbetriebsetzung des Kraftfahrzeugs bei nach § 14 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung als gestellt. In den Fällen des Satzes 2 Nummern 1 und 2 ist keine Gebühr zu entrichten.

(3) Der Antrag auf Erstattung

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

beim Kraftfahrt-Bundesamt oder einem Dritten im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1 zu stellen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates das Verfahren der Erstattung der Infrastrukturabgabe, den Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen und die Höhe der Bearbeitungsgebühr zu regeln. Die Bearbeitungsgebühr für ein Erstattungsverlangen beträgt höchstens 20 Euro.

## **§ 10**

### **Kontrolle**

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr überwacht die Einhaltung der Abgabepflicht nach diesem Gesetz. Das Bundesamt für Güterverkehr kann sich dabei der Hilfe eines privaten Dritten bedienen. Die Beauftragung 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 und der ordnungsgemäßen Abgabentrachtung übertragen werden.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr und der private Dritte im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 dürfen im Rahmen der Kontrolle folgende Daten erheben, speichern und nutzen:

1. Bild des Kraftfahrzeugs,
2. Name und Anschrift der Person, die das Kraftfahrzeug führt,
3. Ort und Zeit der Benutzung von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1,
4. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs,

5. für die Abgabenhöhe maßgebliche Merkmale des Kraftfahrzeugs,

6. Klasse 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. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die Daten nach Satz 1 Nummern 3 bis 6 an das Kraftfahrt-Bundesamt übermitteln. Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die ihm übermittelten Daten nur zum Zweck der Überwachung des Betreibers nach § 4 Absatz 5 Satz 1 sowie zum Zweck der Erstattung nach § 9 speichern, verarbeiten und nutzen. Darüber hinaus darf das Kraftfahrt-Bundesamt die ihm übermittelten Daten nach Absatz 2 Nummern 3 und 4 zum Zweck der Erstattung nach § 9 auch an Betreiber im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1 übermitteln. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach § 5 Absatz 2 und 3 Nummern 1 bis 3 darüber hinaus dem Bundesamt für Güterverkehr sowie dem privaten Dritten nach Absatz 1 Satz 2 zum Zweck der Durchführung der Kontrolle übermitteln. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die ihm übermittelten Daten auch zur Überwachung des privaten Dritten nach Absatz 1 Satz 2 speichern, verarbeiten und nutzen.

(4) Die Person, die das Fahrzeug führt, hat den Beleg über den Erwerb der Vignette im Rahmen ihrer Nachweispflicht nach § 8 Absatz 1 bei der Benutzung von Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1 mitzuführen und auf Verlangen den zur Kontrolle befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Sie hat darüber hinaus den Fahrzeugschein oder die Zulassungsbescheinigung Teil I und den Führerschein den zur Kontrolle befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Sofern für Fahrten ein Nachweis der Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltaanforderungen für das Kraftfahrzeug vorgeschrieben ist, gilt Satz 2 entsprechend. Die Person, die das Fahrzeug führt, hat auf Verlangen Auskunft über alle Tatsachen zu erteilen, die für die Durchführung der Kontrolle von Bedeutung sind.

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

(6) Die zur Kontrolle befugten Personen des Bundesamtes für Güterverkehr sind berechtigt, die Infrastrukturabgabe nach § 11 nachträglich am Ort der Kontrolle zu erheben. Sie

können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Abgabe untersagen, wenn die Abgabe trotz Aufforderung am Ort der Kontrolle nicht entrichtet wird und Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Infrastrukturabgabe begründen.

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

## **§ 11**

### **Nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe**

(1) Die Abgabe wird nachträglich durch Bescheid erhoben, wenn die Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe besteht und Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1,

1. ohne gültige Vignette oder
2. entgegen § 4 Absatz 1 Satz 1 mit einer Vignette, deren Abgabenhöhe nicht der nach Maßgabe der Anlage 1 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 gilt entsprechend. Eine Erstattung nach § 9 ist ausgeschlossen.

(2) Unbeschadet der Regelung nach § 10 darf das Bundesamt für Güterverkehr zum Zweck der nachträglichen 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,
5. Kennzeichen des Kraftfahrzeugs,
6. für die Abgabenhöhe maßgebliche Merkmale des Kraftfahrzeugs,
7. Zahlungsstatus,
8. Klasse im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG.

Es übermittelt diese Daten zum Zweck der Aufnahme in das Zentrale Infrastrukturregister an das Kraftfahrt-Bundesamt.



## **§ 12**

### **Datenlöschung, Geschäftsstatistiken**

- (1) Betreiber nach § 4 Absatz 5 Satz 1 haben die nach § 5 Absatz 2 und 3 gespeicherten Daten unverzüglich zu löschen, wenn ein Erstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist. Ist ein Erstattungsverlangen nach § 9 Absatz 3 oder 4 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 2 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) Die Daten nach § 10 Absatz 2 Satz 1 sind unverzüglich zu löschen,
1. sobald feststeht, dass die Infrastrukturabgabe entrichtet worden ist und ein Erstattungsverlangen nicht zulässig ist oder ein Erstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist,
  2. sobald ein eingeleitetes Erstattungsverfahren abgeschlossen ist.
- (4) Ist festgestellt worden, dass die Infrastrukturabgabe nicht entrichtet worden ist, sind die Daten nach § 10 Absatz 2 Satz 1 vom Bundesamt für Güterverkehr zwei Jahre, nachdem die Daten erstmalig gespeichert worden sind, zu löschen.
- (5) Bilder und Daten, die im Rahmen der Kontrolle nach § 10 Absatz 2 Satz 1 erhoben und gespeichert wurden, sind unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Fahrzeug nicht der Abgabepflicht unterliegt.
- (6) 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 § 1 Absatz 1 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Satz 1 Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1 ohne gültige Vignette nutzt,

2. entgegen § 1 Absatz 1 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Satz 1 Straßen im Sinne des § 1 Absatz 1 mit einer Vignette nutzt, deren Abgabenhöhe nicht der nach Maßgabe der Anlage zu § 7 zu entrichtenden Abgabenhöhe entspricht,
  3. entgegen § 10 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit § 8 Absatz 1, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 8 Absatz 2, den Beleg oder Nachweis nicht mitführt oder nicht rechtzeitig aushändigt,
  4. einer vollziehbaren Anordnung nach § 10 Absatz 5 zuwider handelt,
  5. entgegen § 10 Absatz 4 Satz 4 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu 260 Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu 150 Euro geahndet werden.
- (3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Güterverkehr.

## **§ 14**

### **Abgabenaufkommen**

Das Aufkommen aus der Erhebung der Infrastrukturabgabe steht dem Bund zu. Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Abgabensystems werden aus diesem Aufkommen geleistet. Das verbleibende Aufkommen wird dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet. Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet.

## **§ 15**

### **Beginn der Abgabenerhebung**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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) Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren und Wankelmotoren für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon, wenn sie durch
    - aa) Fremdzündungsmotoren angetrieben werden und
      - i) die Anforderungen der unter ii) und iii) genannten Emissionsstufen nicht erfüllen 6,50 Euro,
      - ii) die Anforderungen der Emissionsstufe Euro 4 oder Euro 5 erfüllen 2,00 Euro,
      - iii) die Anforderungen der Emissionsstufe Euro 6 erfüllen 1,80 Euro
    - bb) Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und
      - i) die Anforderungen der unter ii) und iii) genannten Emissionsstufen nicht erfüllen 9,50 Euro,
      - ii) die Anforderungen der Emissionsstufe Euro 4 oder Euro 5 erfüllen 5,00 Euro,
      - iii) die Anforderungen der Emissionsstufe Euro 6 erfüllen 4,80 Euro,
  - b) Wohnmobile für je 200 Kilogramm Gesamtgewicht oder einen Teil davon 16,00 Euro,

insgesamt jedoch nicht mehr als 130 Euro.

(2) Für Kraftfahrzeuge mit einem Oldtimer-Kennzeichen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 4 Satz 1 1. Alternative des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beträgt die Infrastrukturabgabe für die Jahresvignette 130,00 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 Dreihundertsechszigstel der Jahresvignette.

## **Artikel 2**

### **Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts**

Das Gesetz 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:

§ 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 2 Buchstabe d) wird folgender Buchstabe e) eingefügt:  
„e) des Zentralen Infrastrukturregisters nach § 5 Absatz 1 Satz 1 des Infrastrukturabgabengesetzes,“
2. In Nummer 10 wird der Schlusspunkt durch ein Komma ersetzt.
3. Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 11 eingefügt:  
„11. Erhebung der Infrastrukturabgabe nach dem Infrastrukturabgabengesetz.“

## **Artikel 3**

### **Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 35 Absatz 1 wird nach Nummer 10 folgende Nummer 10a eingefügt:  
„10a. zur Feststellung der Infrastrukturabgabe für die Nutzung abgabenpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 des Infrastrukturabgabengesetzes und zur Verfolgung von Ansprüchen nach diesem Gesetz,“
2. In § 36 wird nach Absatz 2c folgender Absatz 2d eingefügt:  
„Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 10a aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an das Kraftfahrt-Bundesamt und an einen Betreiber im Sinne des § 6 Absatz 4 Satz 1 des Infrastrukturabgabengesetzes sowie an das

Bundesamt für Güterverkehr und einen privaten Dritten im Sinne des § 8 Absatz 1 Satz 2 des Infrastrukturabgabengesetzes erfolgen.“

Die bisherigen Absätze 2c bis 2f werden die Absätze 2d bis 2g.

#### **Artikel 4**

#### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung:**

### **I. Allgemeiner Teil**

#### **1. Ausgangslage:**

Deutschland ist das zentrale Transitland in Europa. Um den hohen Standard des hoch 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 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 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 diesen 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 Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sind zunächst nur bei Nutzung der Bundesautobahnen abgabepflichtig.
- Die Infrastrukturabgabe muss grundsätzlich von allen Haltern von in 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.
- 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. Die Infrastrukturabgabe wird als Gebühr für die Nutzung der Bundesfernstraßen ausgestaltet, hat aber gleichzeitig den Charakter eines an die potenzielle Möglichkeit der Nutzung der Bundesfernstraßen anknüpfenden Beitrags. Hintergrund für die grundsätzliche Pflicht für alle Halter von in 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 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 Deutsch-

land zugelassenen Pkw im Jahresverlauf das Bundesfernstraßennetz nutzen. Lediglich 0,6 % der Halter von in Deutschland Kfz-Steuerpflichtigen Pkw wohnen weiter als 10 km von der nächsten Bundesfernstraße entfernt.

- 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 Vertriebsstellen, z. B. an Tankstellen möglich.
- Da Halter von in 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 Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen keine zusätzlichen Belastungen auferlegt werden. Halter von Fahrzeugen der umweltfreundlichsten Schadstoffklasse VI 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 (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 Vertriebsstellen, z. B. an Tankstellen.
- 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 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 Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen (Jahresvignette) für die Nutzung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie die von Haltern von nicht in 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 Zentralen Infrastrukturregisters vorgenommen.
- Artikel 3 regelt die erforderlichen Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes in Bezug auf den erforderlichen Austausch von Fahrzeug- und Halterdaten.
- 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 Bundesfernstraßenwegenetzes 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 Steuerentlastungsbeträgen bei der Kraftfahrzeugsteuer für Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen, keine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit dar. 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 werden rechtlich so ausgestaltet, dass sie nach der erstmaligen Umstellung von der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung unabhängig voneinander bestehen. Die Infrastrukturabgabe wird nach anderen Kriterien und unabhängig von der Kraftfahrzeugsteuer festgesetzt. Dies zeigt sich u. a. an der besonders günstigen Infrastrukturabgabe für die schadstoffarmen Euro VI-Fahrzeuge, die Halter von im Inland zugelassenen Euro VI-Fahrzeugen künftig in der Summe 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 Vertriebsstellen, z. B. an Tankstellen, erwerben. Zusätzlich zu der sich an den spezifischen Fahrzeugeigenschaften bemesenden 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. Haushaltsauswirkungen ohne Erfüllungsaufwand**

Die Gesamteinnahmen (brutto) aus der Infrastrukturabgabe werden mit rd. 3,7 Mrd. Euro prognostiziert, wobei rund 3 Mrd. Euro auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und rund 700 Mio. Euro auf nicht in 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 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 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 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 Vertriebsstellen, 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 rd. 51 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016. Die laufenden jährlichen Kosten für den Betrieb des Kontrollsystems sowie für die in diesem Zusammenhang erforderlichen 410 Personalstellen belaufen sich insgesamt auf rd. 54,3 Mio. Euro.

Beim Bundesamt für Güterverkehr ist derzeit von folgendem Personalaufwand auszugehen:

<i>Anzahl Dienstposten BAG</i>	<i>Besoldungsgruppe</i>
320	E8
16	E10
4	E12
2	A5
13	A8
2	A9mz
2	A10
31	A11
14	A12
4	A14
2	A15

Die jährlichen Personalkosten belaufen sich insgesamt auf rund 42 Mio. Euro.

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 rd. 10 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016 ausgegangen. Zudem fallen laufende jährliche Betriebs- und Personalkosten in Höhe von insgesamt rd. 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 rd. 276 Mio. Euro für die Errichtung (einmalig) und rd. 134 Mio. Euro p.a. für den Betrieb betragen.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt ist derzeit von folgendem Personalaufwand auszugehen:

<i>Anzahl Dienstposten KBA</i>	<i>Besoldungsgruppe</i>
3	A 5
14	A 6
15	A 8
4	A 9
15	A 9m
9	A 11
10	A 12
7	A 13g
3	A 14
3	A 15
1	A 16

Die jährlichen Personalkosten belaufen sich insgesamt auf rund 4,9 Mio. Euro.

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 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 (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, Kapitel 1209 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 rd. 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 Infrastrukturabgabe ist Gebühr im Sinne der Kompetenznorm, weil sie als Zeitgebühr zur jederzeitigen Nutzung der Bundesfernstraßen während eines bestimmten Zeitraums unmittelbar berechtigt, insoweit also mit einem tatsächlich eingeräumten Vorteil korrespondiert, der im Recht zur Straßennutzung besteht. Aufgrund des dichten Bundesfernstraßennetzes machen 99 % aller Halter eines im Inland zugelassenen Pkw oder eines Wohnmobils von ihrem Recht zur Straßennutzung auch realen Gebrauch. Die Abgabe knüpft summarisch an die tatsächliche Nutzung an. Offen kann bleiben, inwieweit die Straßen vom einzelnen Abgabepflichtigen – je nach seinem privaten Entschluss – später wirklich befahren werden oder die tatsächliche Nutzung des ihm eingeräumten Rechts in seinem persönlichen Fall potenziell bleibt. Die Gebühr wird hierdurch noch nicht im abgaberechtlichen Sinn zu einem Beitrag. Selbst wenn man aber insoweit einen Beitrag unterstellen würde, hätte der Bund aufgrund seiner Annexkompetenz für den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr grundsätzlich auch die Gesetzgebungskompetenz für die Einführung eines Beitrages.

Der Bund macht von seiner Gesetzgebungskompetenz nicht abschließend Gebrauch. Die nach Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz benötigte sog. „Erforderlichkeitskompetenz“, wonach eine bundeseinheitliche Regelung zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder zur Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit erforderlich sein muss, liegt vor. Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich, um sicherzustellen, dass die Maut auf allen Bundesstraßen im Bundesgebiet gleich ist.

## **II. Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften**

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

#### **Zu § 1 (Infrastrukturabgabe)**

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

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt, dass Kraftfahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> und M<sub>1</sub>G im Sinne des Anhangs II 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 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit besonderer Zweckbestimmung als Wohnmobil 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 M<sub>1</sub> und M<sub>1</sub>G sowie auf Wohnmobile der Klasse M wird der gewerbliche Verkehr weitgehend von der Abgabepflicht ausgenommen und damit generell nicht zusätzlich belastet. Die Abgabepflicht ist zudem auf Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, also nicht dauerhaft spurgeführte Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden. 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 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 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 § 2 (Ausnahmen)**

§ 2 regelt Ausnahmen von der Abgabepflicht.

Zu Absatz 1:

Nach Nummer 1 ist für Kraftfahrzeuge, die nach § 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, keine Infrastrukturabgabe zu entrichten. Die Ausnahme entspricht der Regelung des § 3 Nummer 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, wonach diese Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind und soll gewährleisten, dass durch die Einführung der Infrastrukturabgabe für Halter dieser Fahrzeuge keine zusätzliche Belastung entsteht.

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 Streitkräfte, der Polizeibehörden oder der Zollverwaltung 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 Katastrophenschutz, für Zwecke des zivilen Luftschutzes, bei Unglücksfällen, im Rettungsdienst oder zur Krankenförderung 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 Führersitz 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 entspricht der Regelung des § 3 Nummer 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, wonach diese Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, und soll gewährleisten, dass durch die Einführung der Infrastrukturabgabe für Halter dieser Fahrzeuge 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. Die Ausnahme entspricht der Regelung des § 3 Nummer 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, wonach diese Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind.

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.

Nummer 10 enthält eine Ausnahme von der Entrichtung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die für schwerbehinderte Personen zugelassen sind. Schwerbehinderte Personen im Sinne der Nummer 10 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", "BI" 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 geht über die Regelung des § 3a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes hinaus, indem alle auf den genannten Personenkreis zugelassenen Fahrzeuge von der Infrastrukturabgabe ausgenommen sind. Diese Regelung soll gewährleisten, dass durch die Einführung der Infrastrukturabgabe für Halter dieser Fahrzeuge keine zusätzliche Belastung entsteht.

Durch die Regelung sind nur schwerbehinderte Personen von der Abgabepflicht befreit, die ihren Wohnsitz 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. Dies läuft nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 1.10.2009 (C-103/08) dem Diskriminierungsverbot in Art. 18 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union) nicht zuwider. Der EuGH sieht eine solche Regelung als verhältnismäßig und gerechtfertigt an durch das Ziel der Förderung der Mobilität und sozialen Integration von Behinderten in die inländische Gesellschaft.

Nach Nummer 11 ist für reine Batterieelektrofahrzeuge keine Infrastrukturabgabe zu entrichten, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

Nach Nummer 12 Buchstaben a) bis d) besteht für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen nach § 16 Absatz 1 letzter Halbsatz 2. Alternative der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, grünen Kennzeichen nach § 9 Absatz 2 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, Ausfuhrkennzeichen nach § 19 Absatz 1 Nummer 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und Kurzzeitkennzeichen nach § 16 Absatz 1 letzter Halbsatz 1. Alternative 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.

Nach Satz 2 ist Voraussetzung für die Befreiung nach Satz 1 Nummern 3 bis 5, dass die Fahrzeuge 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.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 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 Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge die Abgabepflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen.

Der Verordnungsgeber soll dadurch in die Lage versetzt werden, durch die Infrastrukturabgabe gegebenenfalls ausgelöste und aus Sicherheitsgründen nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen auf Bundesstraßen, insbesondere auch zum Schutz der Wohnbevölkerung an Ortsdurchfahrten, durch eine Ausdehnung der Abgabepflicht auf solche Straßenabschnitte zu begegnen. Da diese Fälle erst im Verlauf der Erhebungspraxis erkennbar werden, kann dies nur im Wege einer Verordnungsermächtigung geregelt werden.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt, dass in den Fällen des Absatzes 2 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.

Neben der Person, die das Kraftfahrzeug hält, ist dies auch die Person, die das Kraftfahrzeug führt. Beide Personen sind jeweils für sich, insgesamt aber nur einmal zur Entrichtung verpflichtet. Halter eines Fahrzeuges im Sinne des § 3 ist die Person, die in der Zulassungsbescheinigung als Halter aufgeführt ist. Da Halter in Deutschland zugelassener abgabepflichtiger Fahrzeuge grundsätzlich zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe verpflichtet werden, wird eine Inanspruchnahme der Person, die ein in Deutschland zugelassenes Fahrzeug führt, regelmäßig nicht erforderlich sein. Umgekehrt wird bei nicht in

Deutschland zugelassenen Fahrzeugen tatsächlich regelmäßig die Person, die das Fahrzeug führt, die Abgabe entrichten. Unbeschadet dessen besteht die Pflicht zur Entrichtung jeweils für beide Personen. Eine Rangfolge zur Heranziehung ergibt sich auch aus der Reihenfolge, in der die Schuldner genannt sind, nicht.

Satz 2 ordnet bei mehreren Schuldnern die Gesamtschuldnerschaft an. Die §§ 421 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. 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 regelt, dass für im Inland zugelassene Kraftfahrzeuge, die Vignette bereits mit Zulassung als erworben gilt und trägt damit der Tatsache Rechnung, dass diese im Gegensatz zu nicht in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe verpflichtet sind.

Absatz 1 Satz 3 legt zudem fest, dass die Abgabe fahrzeuggebunden entrichtet wird und damit nicht auf andere Fahrzeuge übertragbar ist. Ansonsten wäre eine Überwachung der Einhaltung der Abgabepflicht nicht möglich. Im Falle von Wechselkennzeichen bedeutet dies, dass die Infrastrukturabgabe für jedes Kraftfahrzeug jeweils in der sich aus den maßgeblichen Merkmalen ergebenden Höhe zu entrichten ist.

Absatz 1 Satz 4 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 Deutschland zugelassene oder zuzulassende Fahrzeuge.

Für bereits vor dem Beginn der Abgabenerhebung in 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 der in einem gesonderten Gesetzgebungsverfahren erfolgenden Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) geregelten Steuerentlastungsbetrag berücksichtigt, kann eine Verrechnung erfolgen. Diese einmalige Verrechnungsmöglichkeit ist in der teilweisen Umstellung der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung begründet und stellt für die abgabepflichtigen Fahrzeughalter eine unbürokratische Lösung dar.

Satz 3 regelt, dass für Kraftfahrzeuge, die nach Beginn der Abgabenerhebung in Deutschland zugelassen werden, die Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe bereits zum Zeitpunkt der Zulassung entsteht.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 stellt klar, dass die Regelungen der §§ 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:

Absatz 4 Sätze 1 und 2 begründen für den Schuldner eine Mitwirkungspflicht bei der Abgabenerhebung (Prinzip der Selbstdeklaration). Der Schuldner hat dafür Sorge zu tragen, dass die Abgabe ordnungsgemäß entrichtet wird, indem er bei der Entrichtung der Abgabe 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, private Dritte an der Errichtung und dem Betrieb eines Abgabenerhebungssystems mitwirken zu lassen. Absatz 5 Satz 1 räumt deshalb dem Kraftfahrt-Bundesamt entsprechende Rechte ein. Die privaten Betreiber sind für die ordnungsgemäße Funktion des Erhebungssystems verantwortlich und werden 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:

Absatz 6 regelt, dass ein Abgabeschuldner mit der Entrichtung der Abgabe an einen Betreiber von der Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe an das Kraftfahrt-Bundesamt befreit wird.

### **Zu § 5 (Zentrales Infrastrukturregister)**

§ 5 regelt die Einrichtung eines zentralen Infrastrukturregisters 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 Deutschland zugelassenen Fahrzeuge, die der Definition des § 1 Absatz 1 entsprechen. Hierzu gehören auch die Fahrzeuge, die einen Ausnahmetatbestand des § 2 erfüllen. Die Aufnahme der Ausnahmen ist erforderlich, um zu verhindern, dass diese Fahrzeuge im Rahmen der Kontrolle unnötig ausgeleitet werden. Außerdem enthält das Zentrale Infrastrukturregister die Fahrzeuge, für die im Geltungsbereich dieses Gesetzes eine Infrastrukturabgabe entrichtet wurde. Für die Zwecke der Infrastrukturabgabe übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt die erforderlichen Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister in das Zentrale Infrastrukturregister.

Zu 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 dem Kraftfahrt-Bundesamt übermittelten 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 Nummern 1 bis 8 sind für die Feststellung der Abgabepflicht (Nummer 8), 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 Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen erforderlich. Die Fahrzeugidentifikationsnummer ermöglicht die eindeutige Zuordnung eines Kennzeichens zu einem Kraftfahrzeug und ist insbesondere bei Wechselkennzeichen von Bedeutung, da die Abgabe nach § 4 Absatz 1 Satz 3 für ein bestimmtes Fahrzeug mit dem ihm zugeteilten Kennzeichen entrichtet wird. Um zu gewährleisten, dass Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen die Abgabe entrichten, sind im Rahmen der Erteilung des SEPA-Lastschriftmandats Name, Bankverbindung und Wohnort des Halters anzugeben. Die Ausnahmen und Befreiungen nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz sowie der Entrichtungszeitraum der Kraftfahrzeugsteuer werden von den Zollbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt. Die Angabe zum Entrichtungszeitraum wird nur einmalig für die erstmalige Festsetzung der Infrastrukturabgabe für bereits vor Beginn der Abgabenerhebung nach § 15 in Deutschland zugelassene Fahrzeuge benötigt.

Zu Absatz 4:

Die Zweckbindung in Satz 4 schließt die Verarbeitung und Nutzung dieser Daten für andere Zwecke, z. B. für Geschwindigkeitskontrollen, aus.

Die Daten nach Absatz 3 Nummer 3 und Absatz 2 Nummer 5 übermitteln die Zollbehörden dauerhaft für die Festsetzung der Infrastrukturabgabe an das Kraftfahrt-Bundesamt.

Die Daten nach Absatz 3 Nummer 4 übermitteln die Zollbehörden nur einmalig für die erstmalige Festsetzung der Höhe der Infrastrukturabgabe für das Rumpffahr im Sinne des § 6 Absatz 3 Nummer 1 an das Kraftfahrt-Bundesamt. § 30 der Abgabenordnung steht dem nicht entgegen.

### **Zu § 6 (Entrichtungszeitraum und Gültigkeit)**

§ 6 regelt, für welche Zeiträume die Abgabe entrichtet werden kann und den Zeitraum der Gültigkeit der Vignetten.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt, dass die Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge grundsätzlich wahlweise für ein Jahr, zwei Monate oder zehn Tage entrichtet werden kann.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 regelt, dass für Kraftfahrzeuge, die in Deutschland zugelassen sind oder werden, die Abgabe grundsätzlich nur für ein Jahr entrichtet werden kann.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt Abweichungen zu Absatz 2.

Nummer 1: Halter von Fahrzeugen, die vor dem Beginn des in § 15 festgelegten Beginns der Abgabenerhebung zugelassen worden sind, zahlen bei erstmaliger Entrichtung einmalig nur einen Teilbetrag für den Zeitraum vom Beginn der Abgabenerhebung bis zum Ende des laufenden Entrichtungszeitraums der Kraftfahrzeugsteuer („Rumpfbjahr“).

In den auf das Rumpfbjahr folgenden Zeiträumen ist die Abgabe jeweils für ein Jahr zu entrichten.

Nummer 2: Halter, die die Infrastrukturabgabe für mehr als ein Fahrzeug schulden, können auf schriftlichen Antrag die Infrastrukturabgabe für einen nach Tagen berechneten Zeitraum 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 mit Saisonkennzeichen, der – abweichend von den Absätzen 1 und 2 – dem Zeitraum entspricht, für den das Saisonkennzeichen zugeteilt wurde. Hierbei muss der Entrichtungszeitraum mindestens einen Monat betragen.

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 5:

Absatz 5 regelt den Zeitraum der Gültigkeit der Abgabenfestsetzung für Jahres-, Zweimonats- und Zehntagesvignetten.

Zu Absatz 6:

Die Abgabe für eine Jahresvignette nach Absatz 2 für Fahrzeuge, die in 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 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:

Nummern 1. und 2.: Kurzzeitvignetten werden zum Pauschalpreis von 10 Euro (10 Tage) bzw. 22 Euro (2 Monate) angeboten.

Nummer 3.:

a. Der Abgabensatz für eine Jahresvignette für Pkw mit Hubkolben- und Wankelmotoren (Fahrzeugklassen M1 und M<sub>1</sub>G) bestimmt sich nach dem Hubraum und der Schadstoffklasse des jeweiligen Fahrzeuges und ist grundsätzlich auf 130 Euro begrenzt.

Hierbei liegt der Abgabesatz 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<sub>x</sub>) und Rußpartikeln verursachen.

b. Der Abgabesatz für Wohnmobile der Fahrzeugklasse M bestimmt sich nach dem Gewicht 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 Gewicht.

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 Abgabesätze 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 (rd. 20 ct pro Tag). Zehntages- bzw. Zweimonatsvignetten kosten dagegen 1 Euro bzw. rd. 36 ct pro Tag. Die von der EU-Kommission vorgegebenen Relationen werden damit gewahrt.
- Halter von Benzinfahrzeugen mit einem relativ kleinen Hubraum und einer günstigen Schadstoffklasse, 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 Mautsätze für beide Nutzergruppen sind vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Ge-

samt Betrachtung angemessen, da Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen die Bundesstraßen weiterhin kostenfrei nutzen dürfen.

Zu Absatz 2:

Abgabepflichtige Kraftfahrzeuge mit einem Oldtimer-Kennzeichen i. S. des § 1 Absatz 1 Nummer 4 Satz 1 1. Alternative des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zahlen im Hinblick auf die typischerweise hohen Schadstoffemissionen dieser Fahrzeuge 130 Euro für eine Jahresvignette.

Zu Absatz 3:

Die in den Fällen des § 6 Abs. 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 § 8 (Nachweis der Entrichtung)**

§ 8 enthält Regelungen zum Nachweis der Entrichtung.

Zu Absatz 1:

Zur Klärung von Sachverhalten im Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Entrichtung der Infrastrukturabgabe ist es erforderlich, einen entsprechenden Nachweis vorlegen zu können, um im Rahmen von Kontrollen zügig Klarheit zu haben, ob ein Abgabenschuldner seine Verpflichtung zum Erwerb einer Vignette erfüllt hat.

Zur Klärung von Sachverhalten im Zusammenhang mit dem Zahlungsverkehr ist auch 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 Deutschland zuzulassendes Fahrzeug erst zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zulassen, wenn im Falle der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe schriftlich 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. 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 2 die Zulassung erfolgen, wenn die Voraussetzungen für die Ausnahme nach § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind. Die nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden nehmen diese Prüfung bereits im Rahmen der Zulassung vor. Da die Ausnahmeregelungen zur Infrastrukturabgabe weiter gefasst sind als die Ausnahme- und Befreiungstatbestände des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, ist sichergestellt, dass in den Fällen des Vorliegens einer Ausnahme von der Kraftfahrzeugsteuer auch eine Ausnahme von der Infrastrukturabgabe vorliegt. Der Prüfaufwand der nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden soll nicht vergrößert und eine Doppelprüfung nach den Regelungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Infrastrukturabgabengesetzes vermieden werden.

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 Abgabe vor Beginn des Gültigkeitszeitraums der Vignette auf Antrag erstattet werden kann. Dies gilt nur Vignetten für nicht in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge. Für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge erfolgt keine Erstattung vor Beginn des Gültigkeitszeitraums.

Zu Absatz 2:

Nach Absatz 2 ist eine Erstattung für Zehntages- und Zweimonatsvignetten ab Beginn des Gültigkeitszeitraums ausgeschlossen, da dann nicht festgestellt werden kann, ob möglicherweise eine abgabenpflichtige Benutzung stattgefunden hat.

In den Fällen, in denen nach Entrichtung der Infrastrukturabgabe ein Kraftfahrzeug abgemeldet wird oder die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 2 eintreten, erfolgt auf Antrag eine anteilige Erstattung der entrichteten Infrastrukturabgabe. Der Erstattungsbetrag errechnet sich tageweise. Nach Satz 3 wird die Antragstellung für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge fingiert, um keinen doppelten Verwaltungsaufwand zu erzeugen. Eine Gebühr ist für die Erstattung nach Satz Nummern 1 und 2 nicht zu entrichten.

Wird nach Nummer 3 nachgewiesen, dass das Kraftfahrzeug im gesamten Entrichtungszeitraum nicht genutzt wurde, erfolgt eine vollständige Erstattung der Infrastrukturabgabe. Hierfür ist eine Gebühr zu entrichten.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt die Fristen für die Stellung eines Erstattungsantrags.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 sieht eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vor, durch Rechtsverordnung die näheren Bestimmungen über das Erstattungsverfahren sowie zu Einzelheiten zum Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen zu erlassen.

### **Zu § 10 (Kontrolle)**

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

Zu Absatz 1:

Absatz 1 Satz 1 bestimmt das Bundesamt für Güterverkehr als für die Kontrolle 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.

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 Abgabeentrichtung durchgeführt. Ergibt der Vergleich, dass die geschuldete Abgabe nicht entrichtet wurde, wird der Sachverhalt überprüft und das Bundesamt für Güterverkehr leitet gegebenenfalls ein Ordnungswidrigkeitenverfahren ein.

Die begrenzte Aufgabenübertragung auf einen privaten Dritten ermöglicht eine effektive und wirtschaftliche Kontrolle durch das Bundesamt für Güterverkehr. Die Feststellung abgabepflichtiger Bundesfernstraßenbenutzungen und ordnungsgemäßer Abgabeneintrichtungen, die bei Kontrollen außerhalb des Betriebs des Systems zur Abgabeneintrichtung 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. Die Daten der Nummern 3 bis 6 dürfen an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt werden, um dieses in die Lage zu versetzen, die an der Erhebung der Infrastrukturabgabe mitwirkenden Betreiber nach § 4 Absatz 5 Satz 1 zu überwachen. Auch darf das Kraftfahrt-Bundesamt die Daten zum Zweck der Erstattung nach § 9 speichern, verarbeiten und nutzen. Die Daten sind erforderlich, um missbräuchliche Erstattungen nach Absatz 2 Nummer 3 auszuschließen. Der Abgleich mit den Kontrolldaten soll gewährleisten, dass keine ungerechtfertigten Erstattungen vorgenommen werden. Dies gilt auch für Betreiber. Soweit diese mit der Erstattung der Infrastrukturabgabe beauftragt sind, darf das Kraftfahrt-Bundesamt diesen die genannten Kontrolldaten zum Zweck der Erstattung übermitteln.

Zu Absatz 3:

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach § 5 Absatz 2 und 3 Nummern 1 bis 3 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.

Zu Absatz 4:

Satz 1 knüpft an die Nachweispflicht nach § 8 Absatz 1 an und sieht vor, dass der mitzuführende Nachweis des Erwerbs den zur Kontrolle befugten Personen des Bundesamtes für Güterverkehr auszuhändigen ist. Um die ordnungsgemäße Entrichtung der Abgabe prüfen zu können und Personalien festzustellen, ist es auch erforderlich, Fahrzeugschein und Führerschein auszuhändigen.

Darüber hinaus regelt Absatz 4 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 ausländischen Fahrzeugen). Die Prüfung des Führerscheins des Fahrers und das Verlangen von Auskünften dienen der Feststellung des konkreten Abgabeschuldners.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 sieht zum Zwecke der Kontrolle ein Anhalterecht der zur Kontrolle befugten Personen vor.

Zu Absatz 6:

Absatz 6 ermöglicht die Erhebung der geschuldeten Abgabe am Ort der Kontrolle. Dadurch soll die Sicherheit der Einbringung der Abgabe 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 7:

Absatz 7 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.

Absatz 2 regelt die Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt. Dieses übernimmt die Daten in das Zentrale Infrastrukturregister, um Doppelerhebungen bei einer weiteren Kontrolle zu vermeiden.

### **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. Zur Prüfung von Erstattungsverlangen werden neben den Erhebungsdaten insbesondere auch die Kontrolldaten benötigt, d. h. die Feststellung von abgabenschuldigen Bundesfernstraßenbenutzungen. Denn bei einem missbräuchlichen Erstattungsverlangen muss der Antragsteller zumindest der Gefahr ausgesetzt werden, dass die Feststellung über eine – in einem solchen Fall tatsächlich durchgeführte – Bundesfernstraßenbenutzung erhalten geblieben ist und sein Erstattungsverlangen gegebenenfalls strafrechtlich verfolgt werden kann. Die Daten über die Feststellung der abgabenschuldigen Benutzungen müssen aus diesem Grund bis zum Fristablauf für ein Erstattungsverlangen bzw. dem Abschluss eines Erstattungsverfahrens zur Verfügung stehen.



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 und ein Erstattungsverlangen nach § 9 nicht zulässig ist bzw. nicht fristgerecht gestellt wurde.

Zu Absatz 4:

Die Löschungsfristen nach Absatz 4 betreffen die Kontrolldaten bei Verstößen gegen die Abgabepflicht. Die Daten über die Feststellung der abgabepflichtigen Bundesfernstraßenbenutzung dienen in diesen Fällen als Grundlage für die Durchführung der Nacherhebungsverfahren.

Zu Absatz 5:

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 6:

Absatz 6 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, da die in § 11 vorgesehene nachträgliche Erhebung der Infrastrukturabgabe alleine nicht ausreicht, um die Einhaltung des Gesetzes zu gewährleisten. Es bedarf daneben einer ausreichenden Abschreckung, insbesondere mit Blick auf die Nichtzahlung der Abgabe und auf Maßnahmen, die darauf abzielen, sich der Kontrolle zu entziehen.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 Nummer 1 betrifft den Fall, dass Bundesfernstraßen mit abgabepflichtigen Fahrzeugen benutzt werden, ohne rechtzeitig eine gültige Vignette erworben zu haben. Dies umfasst auch Fälle, in denen der Gültigkeitszeitraum noch nicht begonnen hat oder bereits abgelaufen ist. 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 oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde.

Absatz 1 Nummer 2 betrifft den Fall, dass 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 geschuldete Abgabe also nicht vollständig entrichtet wurde. Die Pflicht zur vollständigen Abgabentrachtung besteht für jeden Abgabeschuldner. Ein Abgabeschuldner handelt deshalb ordnungswidrig, wenn er wusste oder im Rahmen seiner Verantwortung hätte erkennen müssen, dass die Abgabe nicht vollständig entrichtet wurde.

Absatz 1 Nummer 3 betrifft den Fall, dass die Person, die das Fahrzeug führt, den Nachweis über den Erwerb der Vignette nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt.

Absatz 1 Nummer 4 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.

Absatz 1 Nummer 5 betrifft die Weigerung des Fahrzeugführers, die erforderlichen Auskünfte für die Kontrolle zu geben, so dass der Erfolg der Kontrollmaßnahme gefährdet ist.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 sieht eine Bewehrung der Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nummer 1 bis 2 in Höhe von bis zu 260 Euro vor, weil bei diesen Ordnungswidrigkeiten, insbesondere bei wiederholten Verstößen, die Betroffenen sich u. U. erhebliche Vorteile in widerrechtlicher Weise verschaffen. Für den Verstoß gegen die Pflicht zur Auskunftserteilung durch

den Fahrzeugführer ist ein geringerer Höchstsatz der Geldbuße in Höhe von 150 Euro vorgesehen, da dieser Verstoß einen geringeren Unrechtsgehalt aufweist.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 weist die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten dem Bundesamt für Güterverkehr 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 sowie die Kosten, die diesen Behörden für die Einbeziehung privater Dritter entstehen.

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.

Satz 4 bestimmt, dass die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben im Bundeshaushalt getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet werden.

#### **Zu § 15 (Beginn der Abgabenerhebung)**

In § 15 wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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 und Verwaltung der Infrastrukturabgabe. Hierzu gehört auch das Führen des Zentralen Infrastrukturregisters nach § 5 Absatz 1 Satz 1 des Infrastrukturabgabengesetzes.

#### **Zu Artikel 3 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

Artikel 3 regelt die erforderlichen Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes in Bezug auf den erforderlichen Austausch von Fahrzeug- und Halterdaten.

#### **Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)**

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