

Beschluss des Bundestages zur Infrastrukturabgabe (PKW-Maut)  
und zum Verkehrsteueränderungsgesetz

## MEHR GELD UND MEHR GERECHTIGKEIT - STÄRKUNG DER DEUTSCHEN STRASSEN

27. MÄRZ 2015

Am Freitag, den 27. März 2015, hat der Deutsche Bundestag die Einführung der Infrastrukturabgabe in 2./3. Lesung beschlossen.

Die wichtigsten Fragen und Antworten zur sogenannten PKW-Maut:

### Warum brauchen wir eine Infrastrukturabgabe?

Der Güter- und Personenverkehr nimmt in Deutschland stetig zu. Gleichzeitig ist unsere international arbeitsteilige und exportorientierte Wirtschaft auf eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Unser Land – und insbesondere Bayern – als zentrale Verkehrsdrehscheibe in Europa braucht Erhaltungs- und Neubauinvestitionen in Milliardenhöhe, Investitionen, die über die wirtschaftliche Zukunft unseres Landes entscheiden.

Deshalb investieren wir in dieser Legislaturperiode fünf Milliarden Euro zusätzlich in die Verkehrsinfrastruktur. Das Bundesverkehrsministerium hat 2015 wieder den mit Abstand größten Investitionshaushalt des Bundes. Gegenüber 2014 steigen die Gesamtausgaben um rund 420 Millionen Euro. Allein für Verkehrsinvestitionen stehen im nächsten Jahr rund 10,8 Milliarden Euro zur Verfügung, wovon die Hälfte auf die Straße entfällt. Bis 2018 werden wir die Investitionen in unsere Verkehrswege auf über 14 Milliarden Euro steigern – so viel wie nie zuvor. Dazu haben wir in den letzten Tagen vereinbart, dass wir aus der 10-Milliarden-Investitionsinitiative der Bundesregierung weitere 4,35 Milliarden Euro allein für unsere Infrastruktur zur Verfügung stellen.

Der Bund kann jedoch nicht allein den über viele Jahre angewachsenen Investitionsstau beheben. Deshalb brauchen wir weitere Finanzierungssäulen: Wir wollen mit öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) mehr privates Kapital mobilisieren und die erfolgreiche zweckgebundene Nutzerfinanzierung stärken. Zum 1. Juli 2015 werden wir die LKW-Maut auf weitere rund 1.100 Kilometer vierspurige Bundesstraßen ausweiten und zum 1. Oktober 2015 auch LKW ab 7,5 Tonnen in das Mautsystem mit einbeziehen. Dadurch erwarten wir Einnahmen von rund 380 Millionen Euro jährlich.

Die Nutzerfinanzierung erweitern wir nun auf PKW. Dabei wollen wir auch die Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen am Erhalt und Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur mit beteiligen. Dies ist gleichzeitig eine Frage der Gerechtigkeit.

### Wer muss die Infrastrukturabgabe bezahlen?

Jeder Halter eines im Ausland oder in Deutschland zugelassenen PKW oder Wohnmobils muss die Infrastrukturabgabe bezahlen. Diese Abgabe gilt für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, wobei die Halter von im Ausland zugelassenen KfZ nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig sind.

## Wie hoch ist die Infrastrukturabgabe?

Die Kosten für eine Jahresvignette bestimmen sich nach dem Hubraum und den Umwelteigenschaften des PKW beziehungsweise nach dem Gewicht bei Wohnmobilen. Je angefangene 100 ccm Hubraum fallen jeweils bis zu einer festgelegten Höchstgrenze von 130,00 Euro folgende Abgabensätze an:

- ◆ für Fahrzeuge mit einer Schadstoffklasse von EURO 3 oder schlechter: 6,50 Euro (Ottomotor) bzw. 9,50 Euro (Dieselmotor),
- ◆ für Fahrzeuge der Schadstoffklassen EURO 4 oder EURO 5: 2,00 Euro (Ottomotor) bzw. 5,00 Euro (Dieselmotor),
- ◆ für Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO 6: 1,80 Euro (Ottomotor) bzw. 4,80 Euro (Dieselmotor).

Wohnmobile zahlen für je 200 angefangene Kilogramm Gesamtgewicht 16,00 Euro bis zu einer Kappungsgrenze von 130,00 Euro.

Halter von im Ausland zugelassenen KfZ können anstatt dieser Jahresvignette auch eine Kurzzeitvignette erwerben. In Abhängigkeit vom Hubraum und der Emissionsklasse des jeweiligen Kraftfahrzeugs kostet eine Zehntagesvignette 5,00 Euro, 10,00 Euro oder 15,00 Euro. Für eine Zweimonatsvignette sind 16,00 Euro, 22,00 Euro oder 30,00 Euro zu entrichten. Jahresvignetten können zu jedem Zeitpunkt des Jahres ihre Gültigkeit erlangen und haben dann jeweils zwölf Monate Gültigkeit.

## Müssen deutsche Autofahrer künftig mehr bezahlen als heute?

Nein! Die Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen beteiligen sich bereits über die Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer an der Finanzierung des Bundesfernstraßennetzes. Deshalb reduzieren wir zeitgleich über Steuerentlastungsbeträge die Kraftfahrzeugsteuer. Damit vermeiden wir eine Doppelbelastung der deutschen Halter. Die Summe aus Infrastrukturabgabe und künftiger Kraftfahrzeugsteuer wird den heute gültigen Betrag der Kraftfahrzeugsteuer nicht überschreiten. Wer heute zum Beispiel eine Kraftfahrzeugsteuer von 30 Euro bezahlt, wird künftig höchstens 30 Euro für Infrastrukturabgabe und Kraftfahrzeugsteuer bezahlen.

Beispiele:

	VW Polo Trendline	BMW 730d
Erstzulassung	2014	2014
Kraftstoff	Benzin	Diesel
Hubraum	1.198 ccm	2.993 ccm
EURO	6	6
Kfz-Steuer heute	62,00 €	391,00 €
Kfz-Steuer künftig	38,00 €	261,00 €
Infrastrukturabgabe	21,60 €	130,00 €
Der Halter zahlt künftig	2,40 Euro weniger als heute	genau so viel wie heute

## Was gilt für Fahrzeuge, die bisher von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, z. B. für Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge von behinderten Personen?

Diese Fahrzeuge sind auch von der Zahlung der Infrastrukturabgabe befreit.

Somit wird es für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge keine finanziellen Verschlechterungen geben.

### Ist die Infrastrukturabgabe mit EU-Recht vereinbar?

Ja! Die Pflicht zur Zahlung unserer Infrastrukturabgabe besteht unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Wohnort des Nutzers und unabhängig vom Ort der Fahrzeugzulassung. Da auch deutsche Halter nach den gleichen Kriterien wie ausländische Halter zur Zahlung verpflichtet sind, liegt keine Diskriminierung vor.

Alle europäischen Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, zwischen den verschiedenen Säulen der Infrastrukturfinanzierung Verschiebungen vorzunehmen. So ist es gestattet, die Nutzerfinanzierung durch die Einführung einer Benutzungsabgabe zu stärken.

Der von uns vollzogene Systemwechsel von einer reinen Steuerfinanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur hin zu einer Stärkung der Nutzerfinanzierung ist grundsätzlich sogar von der EU erwünscht. Bei einer Nutzerfinanzierung muss natürlich das Verursacherprinzip gelten. Deshalb ist es eine Frage der Gerechtigkeit, dass sich neben den inländischen Autofahrern auch die Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen an den notwendigen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen beteiligen, wenn sie unsere Straßen benutzen.

### Wann soll die Infrastrukturabgabe erstmalig erhoben werden?

Nach der technischen Implementierung in den Jahren 2015 und 2016 soll die Infrastrukturabgabe in 2016 finanzwirksam werden.

### Wie hoch sind die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe?

Wir rechnen insgesamt mit rund 3,7 Milliarden Euro Gesamteinnahmen (brutto), von denen rund 700 Millionen Euro auf nicht im Inland zugelassene Fahrzeuge entfallen. Die um die Systemkosten geminderten Einnahmen werden vollständig in die Verkehrsinfrastruktur fließen.

### Wie hoch sind die Kosten für die Infrastrukturabgabe?

Die Systemkosten werden mit rund 195 Millionen Euro jährlich für laufende Betriebs- und Personalkosten angesetzt.

### Wird die Abwicklung der Infrastrukturabgabe bürokratisch sein?

Nein! Die Infrastrukturabgabe wird als elektronische Vignette (E-Vignette) erhoben. Die Fahrberechtigung ist mit dem amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen verknüpft. Dadurch entsteht ein schlankes, leicht kontrollierbares Abwicklungssystem.

Halter von in Deutschland bereits zugelassenen Fahrzeugen erhalten automatisch durch das Kraftfahrt-Bundesamt den Bescheid über die zu entrichtende Infrastrukturabgabe zugestellt.

### Können Bewegungsprofile erstellt werden?

Nein! Auf den Straßen erfolgt die Überprüfung, ob die Abgabe entrichtet wurde, nur stichpunktartig. Wird bei der Überprüfung festgestellt, dass die Infrastrukturabgabe entrichtet worden ist oder dass das Fahrzeug nicht der Abgabepflicht unterliegt (zum Beispiel bei Elektrofahrzeugen), werden alle Bilder und Daten unverzüglich gelöscht. Eine Erstellung von Bewegungsprofilen ist daher ausgeschlossen.

### Werden die Daten an andere Behörden, Unternehmen oder Privatpersonen weitergegeben?

Nein! Die erhobenen Daten dürfen ausschließlich zur Abwicklung der Infrastrukturabgabe erhoben, gespeichert und genutzt werden. Die Daten müssen sofort gelöscht werden, wenn sie nicht mehr dafür benötigt werden. Eine Weitergabe an Dritte und/oder nach anderen Rechtsvorschriften ist verboten.