

10. Dezember 2014

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

Kurzstellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbandes

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

Infrastrukturabgabe kein geeignetes Instrument für die große Herausforderung Infrastrukturkosten

Für Verbraucher kommen neben den Ausgaben für Auto, Bus und Bahn noch erhebliche Kosten für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hinzu. Hier steht die Gesellschaft vor großen Herausforderungen, weil die letzten Jahrzehnte ein erheblicher Investitionsrückstau entstanden ist. Die im vorgelegten Gesetzesentwurf geplante Einführung einer Infrastrukturabgabe ist nach Auffassung des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) kein geeignetes Instrument, um dieser gesellschaftlichen Aufgabe gerecht zu werden.

Die extrem enge Terminsetzung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnisnahme und Stellungnahme der beiden Gesetzesentwürfe ermöglicht den Verbänden keine eingehende detaillierte Prüfung. Die Infrastrukturabgabe soll eine zentrale verkehrspolitische Maßnahme der großen Koalition in dieser Legislaturperiode darstellen. Es ist daher nicht nachvollziehbar und auch nicht zu akzeptieren, dass dieses wichtige Vorhaben der Bundesregierung durch die Kürze des Verfahrens keine sachgerechte Beteiligung zulässt. Gerade die Einführung eines vollkommen neuen Instruments zur Nutzerfinanzierung, der E-Vignette, braucht eine tiefe Auseinandersetzung und ernstzunehmende Partizipation von Stakeholdern. Da kein sachlicher Zeitdruck zur Einführung der Infrastrukturabgabe besteht, ist ein Beteiligungsverfahren mit einer Frist von wenigen Stunden nicht nachvollziehbar.

Die zentralen Kritikpunkte aus Verbrauchersicht:

Eine Infrastrukturabgabe auf Kosten des Datenschutzes wird abgelehnt.

Der vzbv lehnt die geplante Einrichtung eines Zentralen Infrastrukturregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt und die Datei sämtlicher abgabepflichtigen Autobahnnutzungen von Pkw beim Bundesamt für Güterverkehr sowie die geplante Einsetzung eines privaten Betreibers zur Erhebung der Infrastrukturabgabe aus Datenschutzbedenken ab. Wir schließen uns der Mahnung der Konferenz der Datenschutzbeauftragten an und plädieren eindringlich für die Einhaltung des verfassungsrechtlichen geboten Prinzipien der Datenvermeidung und Datensparsamkeit. Diese Prinzipien werden missachtet, zum einen durch die Masse der zu speichernden Daten im Infrastrukturabgabenregister. Durch die verpflichtende Erteilung einer SEPA-Lastschrift ohne zwingende Notwendigkeit werden persönliche Kontodaten aller Fahrzeughalter gespeichert. Zum anderen besteht die Gefahr, dass, wenn ein Erstattungsanspruch bei nachgewiesener Nichtnutzung von Bundesfernstraßen, für die eine Infrastrukturabgabe zu entrichten ist, besteht, die Nutzung der Kontrolldaten und Bild ungerechtfertigter Weise für eine Speicherdauer 13 Monate zur Verfügung stehen muss.

Unklarer Nachweis für Erstattungsanspruch bei Nichtbenutzung der infrastrukturabgabepflichtigen Bundesstraßen.

Die Vignette ist vollständig zu erstatten, wenn nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug im gesamten Entrichtungszeitraum nicht auf Autobahnen (bzw. in Zukunft auf weitere infrastrukturabgabepflichtige Bundesstraßen) genutzt wurde. Dies ist sachgerecht, da keine Abgabe gezahlt werden muss für etwas, welches nicht in Anspruch genommen wird. Eine nicht unerhebliche Anzahl der Fahrzeughalter nutzt

ihren Pkw nur zur Nahmobilität. Der Nachweis kein einziges Mal die Autobahn genutzt zu haben, wird allerdings schwer zu erbringen sein. Die Frage, in welcher Form dies zu belegen ist, klärt der Gesetzesentwurf nicht. Der Gegenbeweis ist aufgrund der gerechtfertigten unverzüglichen Löschung der Kontrolldaten und Bild nicht heranzuziehen. Es ist zu erwarten, dass diese Fragen in Zukunft die Gerichte beschäftigen werden.

Die Gebühr von höchstens 20 Euro für die Entscheidung über ein Erstattungsverlangen ist mit 20 Euro, also ca. 20 % der Jahresgebühr der Infrastrukturabgabe, zudem zu hoch angesetzt.

Datensicherheit fehlt.

Sensible Daten von Fahrzeughaltern wie Bewegungsprofile werden zwischen den drei beauftragten Behörden (KBA, BAG und privaten Betreiber) permanent ausgetauscht. Der Gesetzesentwurf enthält keine hinreichend anspruchsvolle und normenklare Regelung zur Datensicherheit.

Eine Nutzerfinanzierung ohne verkehrliche Lenkungswirkung ist abzulehnen.

Der vorgelegte Gesetzesentwurf belastet die Verbraucher gleichermaßen unabhängig davon, wie hoch die Verkehrsleistung ist. Für inländische Fahrzeughalter ist zur Einführung ein Ausgleich über die Kfz-Steuer geplant. Da dieser Ausgleich nicht dauerhaft festgeschrieben wird, werden perspektivisch Wenigfahrer ebenso zur Infrastrukturfinanzierung herangezogen wie Vielfahrer. Für Vielfahrer entfaltet die Abgabe keinen Anreiz weniger zu fahren. Dieses Instrument der Nutzerfinanzierung ist abzulehnen: Erstens weil es nicht dem Verursacherprinzip entspricht, zweitens neue Ungerechtigkeiten schafft, drittens keine Ausweichmöglichkeit eingeräumt wird und viertens eine Benachteiligung von Inländern darstellt, die im Gegensatz zu den ausländischen Fahrzeughaltern keine Kurzzeitvignetten erwerben können.

Bürokratischer Aufwand zur Erhebung, Erfassung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe entspricht nicht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Die Berechnung der Einnahmen durch ausländische Pkw-Halter in Höhe von 700 Millionen Euro erscheinen optimistisch berechnet zu sein. Dem steht ein unverhältnismäßig hoher Aufwand an Aufbau von Verwaltung gegenüber. Im Jahr der Einführung würden nach den im Gesetzesentwurf angegebenen Werten lediglich 320 Millionen Euro zur Finanzierung der Infrastruktur in den Verkehrsetat zurückfließen. Dies wäre in Anbetracht des bereits bestehenden Investitionsstaus eine marginale Finanzquelle. Wie belastbar die Berechnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sind, wird sich erst nach der Einführung der Infrastrukturabgabe zeigen.

Bei perspektivisch deutlich niedrigeren Einnahmen oder deutlich höheren Erhebungskosten schwindet der Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung und kann lediglich durch die Erhöhung der Infrastrukturabgabe angehoben werden. Dies würde zu einer stärkeren Belastung aller Verbraucher (vermutlich auch der inländischen Fahrzeughalter) führen ohne einen signifikanten Gegenwert in Form von einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Ausweichverkehrs belasten Grenzregionen und Verkehrssicherheit.

Aktuelle Beobachtungen in Tirol zeigen, dass die Einführung einer Autobahnbenutzungsgebühr zu Ausweichverkehren über Bundes- und kleiner Landesstraßen führen. Dieser zusätzliche Verkehr beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohner meistens kleinerer Orte, belastet die Umwelt und führt zu erhöhten Verkehrsrisiken.

Unklare Regelung für das Eintreiben des Bußgeldes bei ausländischen Pkw.

Im Fall einer unberechtigten Straßennutzung wird ein Bußgeldverfahren eingeleitet werden. Wenn es dabei nötig werden sollte, betreffende ausländische Fahrzeuge anzuhalten, damit diese sich nicht dem Bußgeldverfahren entziehen können, ist die Zusammenarbeit des privaten Betreibers und der Vollzugsbehörde im Gesetzentwurf nicht geklärt.