

## **Infopapier zur Pkw-Maut/ Infrastrukturabgabe**

### **1) Ab wann gilt die Pkw-Maut?**

Die Pkw-Maut wird als Infrastrukturabgabe ab dem 1.1.2016 erhoben.

### **2) Wer muss die Infrastrukturabgabe zahlen und auf welchem Netz gilt sie?**

Die Infrastrukturabgabe ist für die Nutzung des öffentlichen Straßennetzes in Deutschland durch Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t zu entrichten. Von dieser Pflicht sind alle Halter von im In- und Ausland zugelassenen Fahrzeugen umfasst.

Fahrzeuge, die ganz oder teilweise von der Kfz-Steuer befreit sind, wie z.B. Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge von behinderten Personen, werden wirkungsgleich von der Infrastrukturabgabe befreit.

### **3) Wie hoch ist die Infrastrukturabgabe?**

Halter von in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw sind verpflichtet, eine Jahresvignette zu erwerben. Für Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw wird die Vignette in Form einer 10 Tages-Vignette (10 €), einer 2-Monats-Vignette (20 €) und einer Jahresvignette angeboten. Jahresvignetten können zu jedem Zeitpunkt im Jahr ihre Gültigkeit erlangen und haben dann jeweils 12 Monate Gültigkeit.

Der Preis für die Jahresvignette bestimmt sich für Pkw grundsätzlich entsprechend der Systematik im Kraftfahrzeugsteuergesetz; er wird nach der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge sowie nach Hubraum und Zulassungsjahr gestaffelt:

- Fahrzeuge, die ab Juli 2009 zugelassen wurden, zahlen
  - mit Otto- und Wankelmotor eine Infrastrukturabgabe von 2 € je angefangene 100 ccm Hubraum bis zu einer festgelegten Kappungsgrenze von 5000 ccm.
  - mit Dieselmotor eine Infrastrukturabgabe von 9,50 € je angefangene 100 ccm Hubraum bis zu einer festgelegten Kappungsgrenze von 1100 ccm.
- Fahrzeuge, die vor Juli 2009 zugelassen wurden, zahlen die für die jeweiligen Schadstoffklassen vorgesehenen Beträge je 100 ccm Hubraum, ebenfalls jeweils bis zu einer festgelegten Kappungsgrenze.

Hierbei wird für Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw, die den Schadstoffklassen 1 oder schlechter angehören, für eine Übergangszeit von 10 Jahren eine spezifische Höchstbetragsgrenze festgelegt, die dem Betrag von Pkw der Schadstoffklasse Euro 2 entspricht. Der maximal von Haltern von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw zu entrichtende Vignettenpreis wird hierdurch auf 103,04 € für Benzin- und 112,35 € für Dieselfahrzeuge begrenzt.

Auch für alle übrigen Fahrzeuge gilt für die Bemessung der Infrastrukturabgabe die im Kfz-Steuergesetz festgelegte Systematik bis zu einer festgelegten Höchstbetragsgrenze (z. B. bei Wohnmobilen nach Schadstoffklasse und Gewicht).

Der durchschnittliche Preis der Infrastrukturabgabe beträgt 88 €.

Halter von Dieselfahrzeugen müssen eine vergleichsweise höhere Infrastrukturabgabe zahlen. Auch hier wurde die Systematik der Kraftfahrzeugsteuer übernommen, die für Dieselfahrzeuge höher ist als für Benzinfahrzeuge. Im Gegenzug sind Dieselfahrzeuge bei der Energiesteuer begünstigt.

Die maximalen Infrastrukturabgaben und Kappungsgrenzen für die Pkw-Modelle ergeben sich aus **Anlage 1**.

#### Beispiele:

	<b>VW Passat 5</b>	<b>VW Polo 1.2 TSI</b>	<b>VW Golf 5</b>	<b>Honda Jazz 1,4 LS</b>
Erstzulassung	2012	2013	2003	2003
Kraftstoff	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin
Hubraum in ccm	1986	1197	1896	1400
EURO			3	4
CO <sub>2</sub> g/km	136	124		
CO <sub>2</sub> -Steuer	52,00 €	28,00 €		
Hubraumsteuer	190,00 €	24,00 €	293,36 €	94,50 €
<b>Kfz-Steuer (heute) ungerundet</b>	<b>242,00 €</b>	<b>52,00 €</b>	<b>293,36 €</b>	<b>94,50 €</b>
<b>Kfz-Steuer ab 01.01.2016 ungerundet</b>	<b>137,50 €</b>	<b>28,00 €</b>	<b>185,28 €</b>	<b>0 €</b>
<b>Infrastrukturabgabe ab 01.01.2016</b>	<b>104,50 € (1100*9,5/100)</b>	<b>24,00 € (1200*2/100)</b>	<b>108,08 € (700*15,44/100)</b>	<b>94,50 € (1400*6,75/100)</b>
<b>Mehrbelastung</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>

#### 5) Werden Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet als heute?

Nein. Die Kompensation für Halter von in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw erfolgt über einen Freibetrag in der Kfz-Steuer, mit der die Ausgaben für die Infrastrukturabgabe vollständig und unbürokratisch kompensiert werden.

Die Kfz-Steuerfreigrenzen für die abgabepflichtigen Fahrzeuge sind **Anlage 2** zu entnehmen.

## 6) Wie bekommt man die Vignette?

Halter von in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw müssen eine Infrastrukturabgabe entrichten. Im Gegenzug erhalten sie einen Infrastrukturabgabenbescheid und eine Papiervignette.

Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw können zwischen einer Vignette für 10 Tage (10 €), 2 Monate (20 €) oder 1 Jahr wählen und sie primär über das Internet erwerben. Nach Eingang der Buchung in der Vertriebsstelle wird ihnen die Vignette zugesandt.

Zusätzlich ist der Erwerb an Tankstellen möglich. 10-Tages- und 2-Monatsvignetten sind auch dort zum Preis für 10 € bzw. 20 € zu erwerben. Der Preis für eine Jahresvignette an Tankstellen beläuft sich unabhängig von der technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs einheitlich auf 103,04 € für Benzin- und 112,35 € für Dieselfahrzeuge.

## 7) Wie hoch sind die Einnahmen? Wie werden sie verwendet?

Die Gesamteinnahmen (brutto) werden jährlich mit rd. 4,7 Mrd. € prognostiziert, wobei rd. 3,8 Mrd. € auf in Deutschland Kfz-steuerpflichtige Pkw und rd. 860 Mio. € auf nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtige Pkw entfallen.

Die Systemkosten werden für Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw auf 8 % des Vignettenumsatzes veranschlagt, für Halter von in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw auf 5 % des Vignettenumsatzes, weil für sie eine jährliche Vignettenpflicht besteht und deshalb geringere Kontrollkosten anfallen. Insgesamt ergeben sich Systemkosten von rd. 260 Mio. € pro Jahr.

Die um die Systemkosten geminderten Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw in Höhe von über 600 Mio. € pro Jahr fließen aus dem Bundeshaushalt zweckgebunden in die Straßeninfrastruktur.

## 8) Ist die Einführung der Infrastrukturabgabe EU-rechtlich zulässig?

Die Einführung der Infrastrukturabgabe, die an die allgemeine Zielsetzung der EU-Kommission anknüpft, die Nutzerfinanzierung auszuweiten, ist europarechtlich zulässig. Die EU-Mitgliedstaaten haben grundsätzlich die Möglichkeit, zwischen den verschiedenen Säulen der Infrastrukturfinanzierung Verschiebungen vorzunehmen, die Steuerfinanzierung über die Kfz-Steuer oder die Mineralölsteuer zu reduzieren und im Gegenzug die Nutzerfinanzierung durch die Einführung einer Vignette zu stärken.

Die Steuergesetzgebung, d. h. die Festsetzung von Steuersätzen sowie die Regelung von Freibeträgen ist grundsätzlich Sache der Mitgliedstaaten. Für die Kfz-Steuer für Nutzfahrzeuge  $\geq 12$  t zGG legt die Eurovignettenrichtlinie (RL 1999/62/EG) Mindeststeuersätze fest. Für Pkw gibt es keine entsprechende Regelung.

Halter von in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw leisten für die Nutzung des öffentlichen Straßennetzes den gleichen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur wie Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw.

Die Pflicht zur Zahlung der Infrastrukturabgabe besteht unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Wohnort des Nutzers und ist daher vereinbar mit Art. 18 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

Die europarechtliche Zulässigkeit zeigt sich auch an folgenden Regelungen und Äußerungen der EU-Kommission:

- Laut Antwort der EU-KOM auf eine Anfrage von MdEP Cramer vom 28.10.2013 stellt eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuern für gebietsansässige Nutzer, unter Beachtung der in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindestsätze für Lastkraftwagen ab 3,5 t, bei gleichzeitiger Erhebung angemessener Nutzungsgebühren für alle Nutzer grundsätzlich keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit dar.
- Gemäß Artikel 7k der Richtlinie 1999/62/EG können Mitgliedstaaten, die Maut- und/oder Benutzungsgebühren einführen, einen angemessenen Ausgleich für diese Gebühren vorsehen, soweit diese nicht gegen die beihilferechtlichen Vorgaben aus Art. 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) verstoßen. So hat z. B. Großbritannien in diesem Jahr eine Vignette für Lkw  $\geq 12$  t zGG eingeführt und gleichzeitig die Kfz-Steuer gesenkt.
- Im Weißbuch der EU-KOM „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28.3.2011 fordert die EU-KOM ausdrücklich, dass „verkehrsbezogene Entgelte und Steuern ... umgestaltet werden [müssen] und mehr dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer angenähert werden.“

Die Diskriminierungsfreiheit bei der Entrichtung und Erhebung der Infrastrukturabgabe wird sichergestellt, in dem Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw die Vignetten im Internet erwerben können. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, die Vignetten an Tankstellen zu erwerben. Aufgrund der höheren Verwaltungskosten können Jahresvignetten dort nur zum Preis von 103,04 € für Benzin- und von 112,35 € für Dieselfahrzeuge erworben werden. 10-Tages- und 2-Monatsvignetten kosten im Internet und an Tankstellen gleichermaßen 10 € bzw. 20 €.

## 9) Wie ist der weitere Zeitplan?

Zur Umsetzung der Einführung der Infrastrukturabgabe sind folgende gesetzliche Maßnahmen erforderlich, die jetzt in weiterer Abstimmung mit den anderen Ressorts und der EU-Kommission auf den Weg gebracht werden:

- Gesetzliche Regelung zur Einführung der Infrastrukturabgabe.
- Schaffung von Freigrenzen im Kraftfahrzeugsteuergesetz.

Die technische Implementierung soll in 2015 erfolgen, so dass die Infrastrukturabgabe ab dem 1.1.2016 finanzwirksam werden kann.