

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Emil Sänze AfD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Autobahn-Vignette**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Besteht für ausländische Pkw direkt beim Grenzübergang in die Bundesrepublik Vignettenpflicht oder gibt es Übergangsstraßen bzw. Übergangsbereiche und falls ja, in welcher Form?
2. Wie hoch sind bzw. wie hoch schätzt die Landesregierung die Transaktions-, Logistik-, Kontroll-, Administrations-, Einführungs- und weitere Kosten in welcher Form jeweils für eine einzige Pkw-Vignette im Durchschnitt in Euro?
3. Wie hoch sind bzw. wie hoch schätzt die Landesregierung die Transaktions-, Logistik-, Kontroll-, Administrations-, Einführungs- und weitere Kosten welcher Art und Höhe, die durch das Vorhandensein unterschiedlicher Gebühren für eine einzige Pkw-Vignette im Durchschnitt in Euro entstehen?
4. Wie viele Pkw welchen Typs in Baden-Württemberg fallen in welche Gebührenrubrik?
5. Inwiefern unterscheiden sich Pkw, die mit Diesel oder Benzin betriebenen Verbrennungsmotoren fahren und Pkw mit elektrischem Antrieb jeweils hinsichtlich ihres Straßenabnutzungsgrads?
6. Gibt es zwischen den in Frage 5 genannten Fahrzeugarten mit unterschiedlichen Antriebstechnologien Gewichtsunterschiede und falls ja, in welcher Höhe?
7. Inwiefern wurden bei der Ausgestaltung des Gesetzes ökologische und wirtschaftspolitische Aspekte in welcher Form berücksichtigt?

8. Sollte die Besserstellung von Elektrofahrzeugen einer Absatzförderung einer etwaigen Zukunftstechnologie dienen, warum gilt diese ebenso für ausländische Pkw?

02. 04. 2019

Sätze AfD

#### Begründung

Ab Oktober 2020 soll es in Deutschland die Vignettenpflicht geben. Zu klären ist hier insbesondere deren Ausgestaltung hinsichtlich der unterschiedlichen Gebührensätze für ausländische und deutsche Pkw sowie die Unterscheidung hinsichtlich der Antriebstechnologie.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 25. April 2019 Nr. 4-0141.5/444 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Besteht für ausländische Pkw direkt beim Grenzübergang in die Bundesrepublik Vignettenpflicht oder gibt es Übergangsstraßen bzw. Übergangsgebiete und falls ja, in welcher Form?*

Das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (InfrAG) wurde vom Bundestag beschlossen und ist am 8. Juni 2015 in Kraft getreten. Das erste Gesetz zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes wurde am 18. Juli 2017 veröffentlicht. Demnach ist für die Benutzung von Bundesfernstraßen eine Infrastrukturabgabe zu entrichten. Dies gilt grundsätzlich auch für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Pkw. Allerdings müssen diese gemäß InfrAG § 1 Absatz 2 auf Bundesstraßen im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 2 des Bundesfernstraßengesetzes keine Infrastrukturabgabe entrichten.

Der Bundesrat hatte in seiner Stellungnahme vom 15. März 2017 gefordert, dass das Gesetz dahingehend ergänzt wird, dass die Bundesregierung ermächtigt wird, „auf Antrag eines Landes durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates auf die Entrichtung der Infrastrukturabgaben auf genau bezeichneten Abschnitten von Bundesfernstraßen (...) (Bundesautobahnen) zu verzichten, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf grenznahe Unternehmen gerechtfertigt ist“. Dem ist die Bundesregierung nicht gefolgt.

Es bestehen keine Übergangsstraßen bzw. Übergangsgebiete.

- 2. Wie hoch sind bzw. wie hoch schätzt die Landesregierung die Transaktions-, Logistik-, Kontroll-, Administrations-, Einführungs- und weitere Kosten in welcher Form jeweils für eine einzige Pkw-Vignette im Durchschnitt in Euro?*

- 3. Wie hoch sind bzw. wie hoch schätzt die Landesregierung die Transaktions-, Logistik-, Kontroll-, Administrations-, Einführungs- und weitere Kosten welcher Art und Höhe, die durch das Vorhandensein unterschiedlicher Gebühren für eine einzige Pkw-Vignette im Durchschnitt in Euro entstehen?*

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie unter Ziff. 1 dargestellt, handelt es sich beim InfrAG um ein Bundesgesetz. Die Zuständigkeit liegt auf Bundesebene und die Bundesregierung hat in ihrem Gesetzesentwurf den zu erwartenden Erfüllungsaufwand dargestellt. Die Landesregierung hat daher keine eigenen Schätzungen entwickelt.

Im Gesetzesentwurf ist Folgendes aufgeführt: „Die beim BAG anfallenden Kosten für die Implementierung der erforderlichen Kontrolleinrichtungen belaufen sich auf insgesamt rund 34 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016. Die laufenden jährlichen Kosten für den Betrieb des Kontrollsystems sowie für die in diesem Zusammenhang erforderlichen 287 Personalstellen betragen insgesamt rund 32 Mio. Euro. Die beim KBA anfallenden Kosten zur Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Erhebung der Infrastrukturabgabe belaufen sich auf rund 10 Mio. Euro in den Jahren 2015 und 2016 (einmalige Implementierungskosten) sowie auf rund 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 rund 335 Mio. Euro für die Errichtung (einmalig) und rund 164 Mio. Euro pro Jahr für den Betrieb prognostiziert.“

*4. Wie viele Pkw welchen Typs in Baden-Württemberg fallen in welche Gebührenrubrik?*

Der Landesregierung liegen keine entsprechenden Daten vor. Eine Erhebung würde einen unverhältnismäßig hohen Aufwand verursachen.

*5. Inwiefern unterscheiden sich Pkw, die mit Diesel oder Benzin betriebenen Verbrennungsmotoren fahren und Pkw mit elektrischem Antrieb jeweils hinsichtlich ihres Straßenabnutzungsgrads?*

Hierzu liegen dem Land keine Erkenntnisse vor. Es ist wahrscheinlich, dass es keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich des „Straßenabnutzungsgrades“ gibt.

*6. Gibt es zwischen den in Frage 5 genannten Fahrzeugarten mit unterschiedlichen Antriebstechnologien Gewichtsunterschiede und falls ja, in welcher Höhe?*

Hierzu liegen der Landesregierung keine statistisch vergleichbaren Daten vor.

*7. Inwiefern wurden bei der Ausgestaltung des Gesetzes ökologische und wirtschaftspolitische Aspekte in welcher Form berücksichtigt?*

Die Bundesregierung erläutert in ihrem Entwurf des Änderungsgesetzes folgende Überlegungen: „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 über eine gerechte Nutzerfinanzierung sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die besonders günstige Infrastrukturabgabe für abgabepflichtige Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6 sowie die Differenzierung der Vignettenpreise nach der Schadstoffintensität der Fahrzeuge bieten einen Anreiz, möglichst emissionsarme Pkw einzusetzen.“

Autobahnvignetten leisten einen Beitrag zur Nutzerfinanzierung im Verkehr. Eine Infrastrukturabgabe kann darüber hinaus eine Lenkungswirkung zu umweltverträglichem Verhalten entfalten.

*8. Sollte die Besserstellung von Elektrofahrzeugen einer Absatzförderung einer etwaigen Zukunftstechnologie dienen, warum gilt diese ebenso für ausländische Pkw?*

Die Erwägungsgründe des Bundesgesetzgebers sind der Landesregierung nicht näher bekannt. Es wird davon ausgegangen, dass der Ausnahmetatbestand grundsätzlich die Elektromobilität fördern soll. Die Nichtdiskriminierung ausländischer

Anbieter gehört zum Wesen einer sozialen Marktwirtschaft mit hoher weltweiter Handelsverflechtung wie der Bundesrepublik Deutschland.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor