

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

### **Stellungnahme zum Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes und zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes**

#### I. Anmerkungen zum Procedere

Aufgrund der kurzen Rückmeldefrist konnte keine geordnete und abschließende Meinungsbildung erfolgen. Eine sachgerechte Kommentierung von Gesetzentwürfen erfordert die Einbeziehung der zuständigen Gremien. Dies ist bei einer Stellungnahmefrist von einem Tag nicht ausreichend möglich.

#### II. Anmerkungen zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur und zu den vorgelegten Gesetzentwürfen

Die Wirtschaft ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die Straßeninfrastruktur ist aber seit Jahren unterfinanziert. Maßnahmen, die dazu beitragen, die Mittel hierfür zu erhöhen und zu verstetigen, sind daher grundsätzlich zu befürworten. Ein Umstieg von der Steuer- auf eine Nutzerfinanzierung bietet die Option, dass die Einnahmen zweckgebunden in den Straßenbau fließen. Die Industrie- und Handelskammern weisen allerdings darauf hin, dass der Verkehr über Steuern und Nutzerentgelte bereits heute deutlich mehr zahlt, als im Gegenzug Mittel in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Da viele Pkw gewerblich genutzt werden, lehnen die IHKs überwiegend eine weitere Erhöhung der Belastung des Straßenverkehrs ab.

Mit den vorgelegten Gesetzentwürfen soll den Bedenken der EU Rechnung getragen werden. Folgende Kritikpunkte und Fragen wurden bereits bei den im Dezember 2014 vorgelegten Gesetzentwürfen aufgeworfen. Sie gelten weiterhin:

1. Nur die Einnahmen von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen sollen zusätzlich in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Die Einnahmen von den im Inland zugelassenen Fahrzeugen dienen dem Ausgleich der Kfz-Steuermindereinnahmen. Die Infrastrukturabgabe erhöht damit den Anteil der Mittel aus Nutzerfinanzierung, erhöht aber nur geringfügig das Volumen der Mittel für den Straßenbau.

Berlin, 19. Januar 2017

2. Bei den ursprünglichen Berechnungen beliefen sich die Systemkosten auf etwa 40 % der zu erwartenden Mehreinnahmen. Sollten die Einnahmen durch die stärkere Spreizung der Vignettenpreise geringer ausfallen, würde sich das Verhältnis zwischen Systemkosten und Mehreinnahmen weiter verschlechtern.
3. Die Industrie- und Handelskammern in Grenzregionen fürchten Beeinträchtigungen im kleinen Grenzverkehr. Diese grundsätzlichen Bedenken lassen sich durch eine stärkere Spreizung der Vignettenpreise nicht zerstreuen.

Ansprechpartner: 