

PKW-Maut

Aufgrund der maroden Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und zur Erfüllung des Koalitionsvertrages sieht sich die Bundesregierung gezwungen, einen Weg zu finden, die zahlreichen erneuerungsbedürftigen Straßen und Brücken auszubessern. Um trotz des hohen Finanzierungsbedarfs den öffentlichen Haushalt zu schonen, soll das „Gesetz zur Erhebung von Infrastrukturabgaben für Personenkraftwagen auf Autobahnen“ (PMautG) erlassen werden.

Der Gesetzesentwurf wird daraufhin vom zuständigen Bundesminister ausgearbeitet. Um das Verfahren zu beschleunigen, wird die Vorlage jedoch nicht durch die Bundesregierung, sondern von den Bundestagsabgeordneten der Regierungsfraktion eingebracht. Nach Abschluss der ersten und zweiten Beratung wird vorgeschlagen, auf die dritte Beratung zu verzichten, um das PMautG direkt zu verabschieden. Von den 631 Bundestagsabgeordneten sind 540 anwesend, 300 stimmen für den Verzicht auf die dritte Lesung. Als es zur Abstimmung über den Gesetzesentwurf kommt, sprechen sich 266 der Anwesenden für den Gesetzesentwurf aus, 260 dagegen, 14 Abgeordnete enthalten sich. Nach ordnungsgemäßer Beteiligung des Bundesrates wird das Gesetz durch den zuständigen Verkehrsminister gegengezeichnet und vom Bundespräsidenten ausgefertigt und im Bundesgesetzblatt verkündet. Weiterhin wird das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) mit Wirkung ab dem 1.1.2016 an das PMautG angepasst.

Das PMautG enthält u.a. folgende Regelungen

§ 1 Anwendungsbereich

Die folgende Regelung erstreckt sich auf die Benutzung von Bundesautobahnen nach § 1 II Nr. 2 BFStG durch Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden und die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen geeignet und bestimmt sind (Personenkraftwagen).

§ 2 Entlastungstatbestand

Für Personenkraftwagen, deren Halter im Inland Kfz-Steuerpflichtig nach dem KraftStG sind, wird die Straßenbenutzungsgebühr auf die Höhe der Kfz-Steuer angerechnet. Im Fall der Befreiung von der Kfz-Steuer entfällt auch die Pflicht zur Zahlung der Straßenbenutzungsgebühr.

§ 3 – 7 (...)

§ 8 Kontrolle

Die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes wird durch die Landkreise überwacht. Diese sind innerhalb ihres Gebietes verantwortlich für die Kontrolle und treffen selbstständig die hierzu erforderlichen Maßnahmen.

§ 9 Höhe der Mautgebühr

Die Bundesregierung legt gemeinsam mit den zuständigen Landesministern die Höhe der Mautgebühr durch Rechtsverordnung fest. Die Gebühr darf die in § 6 genannten Höchstgrenzen nicht überschreiten.

§ 10

Das Gesetz tritt am 1.1.2015 in Kraft.

Die 159 Mitglieder der P-Partei, die geschlossen sowohl gegen den Verzicht auf die dritte Beratung als auch gegen das Gesetz an sich gestimmt hatten, haben erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des PMautG. So bringt die P-Partei vor, dass bereits die Umstände des Zustandekommens des Gesetzes äußerst fragwürdig seien. Die Vorlage sei nicht ordnungsgemäß eingebracht worden, darüber hinaus fehle es dem Bund an einer Gesetzgebungskompetenz, da eine sachgerechte Regelung auch durch die Länder erfolgen könne. Außerdem gebe es erhebliche Mängel bei der Abstimmung über den Gesetzesentwurf und den Verzicht auf die dritte Lesung. Weiterhin zweifeln die Mitglieder der P-Partei an der Rechtmäßigkeit der Übertragung von Aufgaben direkt an die Landkreise, da so eine erhebliche Mehrbelastung der Landkreise entstehe, die nach Ansicht der Abgeordneten doch nur durch die Länder selbst erfolgen könne. Auch an der Rechtmäßigkeit der Verordnungsermächtigung in § 9 PMautG hat die P-Partei Zweifel, da nicht klar hervorgehe, ob der Bund oder die Länder für den Erlass der Verordnung zuständig seien. Jedenfalls sei das Gesetz aber nicht mit Unionsrecht vereinbar, da ausländische Fahrer mittelbar diskriminiert würden, und faktisch nur diese die Mehrbelastung tragen müssten. Daher erhebt die Fraktion der P-Partei Klage vor dem Bundesverfassungsgericht.

1. Wie wird das Bundesverfassungsgericht entscheiden?
2. Ist das PMautG mit dem europäischen Primärrecht vereinbar?

Auf Art. 92 AEUV ist bei der Bearbeitung nicht einzugehen. Es ist weiterhin zu unterstellen, dass das PMautG nicht in den Anwendungsbereich der Grundfreiheiten fällt. Auf Art. 18 AEUV wird hingewiesen.

Teil II

Abwandlung

Auch der Bundespräsident zweifelt an der Rechtmäßigkeit des Gesetzes aufgrund des Verstoßes gegen „das unionale Diskriminierungsverbot“. Als es ihm zur Ausfertigung vorgelegt wird, weigert er sich daher, es zu unterzeichnen. Die F-Fraktion, die an der Ausarbeitung des Gesetzesentwurfs maßgeblich beteiligt war, sieht sich dadurch in ihren Rechten verletzt und stellt einen Antrag beim Bundesverfassungsgericht, um feststellen zu lassen, dass der Bundespräsident zur Ausfertigung des Gesetzes verpflichtet ist. Hätte ein derartiger Antrag Aussicht auf Erfolg? Unterstellen Sie bei der Beantwortung der Fallfrage in der Abwandlung, dass das PMautG unionsrechtswidrig ist und gehen Sie bitte bei der Erstellung des Gutachtens gesondert auf diese ein.

Bearbeitervermerk:

Auf die im Sachverhalt aufgeworfenen Rechtsfragen ist, gegebenenfalls in einem Hilfgutachten, einzugehen. Auf § 1 BFStG wird hingewiesen. Weitere Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes sowie Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bleiben bei der Bearbeitung außer Betracht.