

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, !
Katrin Göring-Eckardt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion !
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!
– Drucksache 18/2272 –**

Planungen einer Pkw-Maut für ausländische Fahrzeughalter

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 7. Juli 2014 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, Eckpunkte für eine Pkw-Maut vorgestellt. Diese soll sich an alle Halter von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht richten und als Infrastrukturabgabe für die Benutzung aller Straßen erhoben werden. Die angekündigte Maut soll deutschen Kfz-Haltern über die Kraftfahrzeugsteuer zurückerstattet werden. Fahrzeughalter aus dem Ausland hätten keine Möglichkeit der Rückerstattung, so das Konzept. Diese Vorgehensweise hatte zuvor der EU-Verkehrskommissar Siim Kallas kritisiert: „Eine Pkw-Maut darf nicht einfach mit der Kfz-Steuer verrechnet werden.“ (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 28. Juni 2014). In der Europäischen Union gilt das Antidiskriminierungsgebot, das heißt niemand darf aufgrund seiner Nationalität benachteiligt werden. Bei Unvereinbarkeit mit diesem Gebot würde EU-Recht gebrochen. Ob die angekündigte Pkw-Maut mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar ist, konnte bisher noch nicht geklärt werden.

Das vorgestellte Mautkonzept besteht bisher aus Eckpunkten, die angekündigten Gesetzentwürfe sind dem Deutschen Bundestag noch nicht zugegangen. Doch bereits in den Eckpunkten sind einige Widersprüche erkennbar und werden bisher ungeklärte Fragen aufgeworfen.

1. Bis wann, mit welchen Bedingungen und welchen Zielen wird die Bundesregierung die angekündigte Pkw-Maut umsetzen?

Das vorliegende Konzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sieht die Einführung der Infrastrukturabgabe auf dem gesamten deutschen öffentlichen Straßennetz und für alle Kraftfahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (zGG) zum 1. Januar 2016 vor, um die Infrastrukturfinanzierung in Deutschland zu stärken.

Sie wird nach den Vorgaben des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD keinen Fahrzeughalter in Deutschland zusätzlich belasten, zudem wird die Ausgestaltung EU-rechtskonform erfolgen.

2. Wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur angekündigten Pkw-Maut vorlegen, und wenn ja, bis wann, und mit welchem Inhalt?

Die Bundesregierung wird einen Gesetzentwurf zur Einführung der Infrastrukturabgabe und einen Gesetzentwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorlegen, um die in der Antwort zu Frage 1 beschriebenen Ziele umzusetzen. Die Gesetzesvorlagen werden erfolgen, sobald alle notwendigen Abstimmungen abgeschlossen sind.

3. Inwieweit ist die Beteiligung des Bundesrats an einem Gesetzentwurf bzw. an den Gesetzentwürfen zur angekündigten Pkw-Maut nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich?

Der Bundesrat wird nach den im Grundgesetz festgelegten Vorgaben am Gesetzgebungsprozess beteiligt.

4. Wie rechtfertigt die Bundesregierung den verhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand für die angekündigte Pkw-Maut (www.sueddeutsche.de vom 8. Juli 2014 „Dobrindts Tragik“, Gewerkschaft der Polizei vom 4. August 2014 „GdP hinterfragt Maut-Bürokratie“)?

Der bürokratische Aufwand hängt von der konkreten Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe ab. Die Bürokratiekosten werden in den in der Antwort zu Frage 2 genannten Gesetzentwürfen entsprechend ausgewiesen.

5. a) Wie wird die Bundesregierung die Kontrolle der angekündigten Pkw-Maut auf den Straßen und an den Grenzen des Bundesgebiets gewährleisten?
b) Welche Institutionen sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Kontrolle der angekündigten Pkw-Maut sicherstellen, sollten mehrere Institutionen beauftragt werden, wie sollen die jeweiligen Aufgaben voneinander abgegrenzt werden?
d) Wie viele zusätzliche Stellen werden für die Kontrolle und Bearbeitung der angekündigten Pkw-Maut bei den in Frage 5b genannten Institutionen nach Auffassung der Bundesregierung benötigt (bitte einzeln auflüsseln)?
f) Welche Mittel würden im Zuge der angekündigten Pkw-Maut für Kontrollen im Haushalt 2016 vorgesehen werden (bitte Haushaltstitel nennen)?

Die Fragen 5a, 5b, 5d und 5f werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Welche Institution, in welcher Form und in welchem Umfang zukünftig die Kontrolle der Infrastrukturabgabe durchführen wird, wird derzeit im BMVI geprüft.

- c) Welche Institutionen hat die Bundesregierung aktuell für die Kontrolle der Lkw-Maut beauftragt?

Die Toll Collect GmbH betreibt die für die Überwachung der Lkw-Mautpflicht errichteten, bundesweit rund 300 Kontrollbrücken auf den Bundesautobahnen. Das Bundesamt für Güterverkehr führt als Kontrollbehörde zusätzlich mobile Kontrollen, Standkontrollen und Betriebskontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Lkw-Mautpflicht durch.

- e) Sind bereits zusätzliche Haushaltsmittel für vorbereitende Maßnahmen von Pkw-Maut-Kontrollen im Haushaltsentwurf für das Jahr 2015 vorgesehen, und wenn ja, in welcher Höhe (bitte Haushaltstitel nennen)?

Nein.

- g) Systemkosten in welcher Höhe wird die angekündigte Pkw-Maut jährlich sowie im ersten Jahr (bitte zusätzliche Anlaufkosten anführen) verursachen, und welche Nettoeinnahmen wird die Bundesregierung jährlich verbuchen können?

Die Systemkosten hängen wie die Anlaufkosten von der konkreten Ausgestaltung des Systems ab, über das innerhalb der Bundesregierung im Einzelnen noch zu entscheiden ist. Die Einnahmen aus der gesamten Infrastrukturabgabe hängen ebenfalls von der konkreten Ausgestaltung ab.

- h) Wie setzen sich die Verkaufsprognosen der Vignetten für Halter von ausländischen Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen nach Auffassung der Bundesregierung zusammen (bitte nach angekündigter 10-Tages-Vignette, 2-Monats-Vignette und der Jahresvignette sowie nach jeweiliger Stückzahl und Verkaufserlös aufschlüsseln)?

Die der Einnahmeschätzung im Konzept des BMVI zugrunde liegenden „Verkaufsprognosen“ sind derzeit noch Gegenstand der Prüfung innerhalb der Bundesregierung.

6. a) Wie wird die Bundesregierung die europarechtskonforme Ausgestaltung der angekündigten Pkw-Maut sicherstellen?

Das BMVI befindet sich im Dialog mit der Europäischen Kommission bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs.

- b) In welchen Terminen haben Vertreter der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bisher mit Vertretern der Europäischen Kommission über die angekündigte Pkw-Maut gesprochen (bitte unter Nennung des jeweiligen Datums und des Anlasses der jeweiligen Termine)?
- c) Welche Ergebnisse hatten die in Frage 6b genannten Gespräche jeweils?

Die Fragen 6b und 6c werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anfang Juli 2014 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt das Konzept zur Infrastrukturabgabe mit dem EU-Verkehrskommissar Siim Kallas in Brüssel erörtert. Darüber hinaus finden regelmäßig Gespräche auf Arbeitsebene mit der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) statt. Die Europäische Kommission hat in diesen Gesprächen die Ausweitung der Nutzerfinanzierung als generelles Ziel begrüßt sowie Unter-

stützung bei Fragestellungen im Zusammenhang mit der europarechtskonformen Ausgestaltung der geplanten Infrastrukturabgabe zugesichert.

7. a) Wie viele ausländische Pkw bis 3,5 Tonnen fahren nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr in Deutschland, unterteilt nach Autobahnen, Bundesfernstraßen, Landstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen?
- b) Auf welche Herkunftsländer verteilen sich diese ausländischen Pkw?

Die Fragen 7a und 7b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Grundlage der Ein- und Durchfahrten an den deutschen Grenzen beträgt die Gesamtzahl von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw auf dem deutschen Straßennetz rund 19 Millionen.

8. a) Inwieweit wurden bisher Effekte des „kleinen Grenzverkehrs“ in das Konzept zur angekündigten Pkw-Maut einbezogen?
- b) Welche finanziellen Effekte hat der „kleine Grenzverkehr“ für die Grenzregionen zu Nachbarstaaten nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt?
- c) Welchen finanziellen bzw. wirtschaftlichen Effekt hat nach Kenntnis der Bundesregierung der „kleine Grenzverkehr“ durch Gäste, die über die Straße in die jeweilige Region kommen, für die Grenzregionen zu Nachbarstaaten?
- d) Welchen finanziellen bzw. wirtschaftlichen Effekt hat der „kleine Grenzverkehr“ nach Kenntnis der Bundesregierung bezogen auf die einzelnen Bundesländer?
- e) Welche Branchen profitieren nach Kenntnis der Bundesregierung besonders vom „kleinen Grenzverkehr“ nach Deutschland, und wie hoch ist der Anteil des durch ausländische Gäste erwirtschafteten Umsatzes in den einzelnen Branchen?
- f) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über mögliche entstehende wirtschaftliche Schäden in den Grenzregionen bei einer Einführung der angekündigten Pkw-Maut in Deutschland vor?
- g) Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die volkswirtschaftlichen Einnahmeausfälle durch Ausbleiben ausländischer Gäste in Grenzregionen kompensiert werden?

Die Fragen 8a bis 8g werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI geht insbesondere aufgrund der moderaten Preise für Jahresvignetten nicht davon aus, dass die geplante Infrastrukturabgabe negative Auswirkungen auf die Grenzregionen haben wird.

- h) Welche Studien über das wirtschaftliche Potenzial des „kleinen Grenzverkehrs“ (Pendler, regionale Wirtschaft, Tagestourismus etc.) kennt und berücksichtigt die Bundesregierung bei ihren Planungen zur Einführung einer Pkw-Maut?
- i) Über welche Studien u. Ä. verfügt die Bundesregierung, um abzuschätzen, wie sie die Einführung einer Pkw-Maut für alle Straßen in Deutschland auf den „kleinen Grenzverkehr“ auswirkt?

Die Fragen 8h und 8i werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegt keine Studie über das wirtschaftliche Potenzial des „kleinen Grenzverkehrs“ vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 8a bis 8g verwiesen.

- j) Gibt es Überlegungen innerhalb der Bundesregierung, grenznahe Regionen, z. B. alle Grenzlandkreise von der angekündigten Pkw-Maut auszunehmen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Da keine negativen Effekte erwartet werden.

9. a) Wie wird die Aufteilung der Einnahmen durch die angekündigte Pkw-Maut als Infrastrukturabgabe für die Nutzung aller Straßen auf alle Baulastträger nach Auffassung der Bundesregierung erfolgen?
- b) Welcher Anteil an den Maut-Bruttoeinnahmen aus der angekündigten Pkw-Maut als Infrastrukturabgabe soll nach Auffassung der Bundesregierung an die Bundesländer und die anderen Baulastträger (Kommunen, Kreise) fließen?
- c) Wie kann die Zweckbindung der Mittel, die aus der angekündigten Pkw-Maut an die Bundesländer und die anderen Baulastträger fließen sollen, gewährleistet werden?
- d) Inwieweit ist eine Zweckbindung der Mittel aus der angekündigten Pkw-Maut, die an die Bundesländer und die anderen Baulastträger fließen sollen, rechtlich möglich?

Die Fragen 9a bis 9d werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verteilung der Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe auf die Baulastträger sowie die rechtliche Ausgestaltung der Zweckbindung der Mittel zugunsten des Straßenbaus werden im Rahmen der Erstellung des Gesetzentwurfes zu klären sein.

10. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Aussage des bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer, der im „Bericht aus Berlin“ am 20. Juli 2014 darauf hingewiesen hat, über Mauteinnahmen nicht nur die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch die digitale Infrastruktur finanzieren zu wollen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurde die unterstellte Aussage vom bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer im „Bericht aus Berlin“ am 20. Juli 2014 nicht getroffen, es erfolgte lediglich der allgemeine Hinweis darauf, dass auch der Ausbau der digitalen Infrastruktur finanziert werden müsse. Zur Verwendung der Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe erfolgte hingegen folgende konkrete Aussage, die von der Bundesregierung unterstützt wird: „Also das Volumen [...] bleibt zur Verfügung für den Straßenbau, weil wir wollen, dass diese Pkw-Maut ausschließlich für den Straßenbau in Deutschland verwandt wird.“ (www.tagesschau.de/multimedia/sendung/bab/bab-3012~_bab-sendung-106.html, ~ Minute 13:00).

11. a) Wie werden sich die Bruttoeinnahmen zusammensetzen (Vignetten-Verkaufserlöse aus der Frage 5g und evtl. weitere Posten)?
- b) Nach Abzug welcher Ausgaben wird die Bundesregierung die Nettoeinnahmen der angekündigten Pkw-Maut berechnen?

Die Fragen 11a und 11b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zusätzlichen Bruttoeinnahmen setzen sich aus den Erlösen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Kfz mit einem zGG von unter 3,5 Tonnen zusammen. Nach Abzug der Kosten ergeben sich die Nettoeinnahmen.

- c) Wie wird die Bundesregierung die Zweckbindung der Nettoeinnahmen des Bundes analog der Lkw-Maut-Einnahmen sicherstellen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

- d) Welche Kosten fallen für die Ausfertigung von rund 50 Millionen neuen Kfz-Steuerbescheiden an, die gemäß der Maut-Eckpunkte der Bundesregierung notwendig werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5g verwiesen.

12. a) Wird die Bundesregierung ein gesamtes Konzept für die Nutzerfinanzierung der Autobahnen und Bundesstraßen vorlegen, und wenn ja, bis wann, und mit welchem Inhalt, und wenn nein, warum nicht?
- b) Wie beabsichtigt die Bundesregierung die nach der angekündigten Pkw-Maut bestehende Lücke zwischen mautpflichtigen Lkws ab 7,5 Tonnen und Pkws bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu schließen (bitte Maßnahmen und Zeitraum nennen)?

Die Fragen 12a und 12b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen wird durch folgende Maßnahmen ausgeweitet:

- Infrastrukturabgabe für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zGG auf dem gesamten deutschen Straßennetz.
 - Zusätzlich wird die derzeit auf Bundesautobahnen und rund 1 200 km Bundesstraßen geltende streckenbezogene Lkw-Maut für Lkw ab 12 Tonnen zGG zum 1. Juli 2015 auf weitere rund 1 000 km autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen ausgeweitet.
 - Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zGG ab dem 1. Oktober 2015.
 - Bis Mitte 2018 werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt werden kann.
 - Für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zGG sind derzeit keine Infrastrukturgebühren geplant.
- c) Wie viele Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 bis unter 7,5 Tonnen sind in Deutschland zugelassen?

Am 1. Januar 2014 waren laut Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes 255 954 Lastkraftwagen (ohne Bestand an Bussen, Zugmaschinen und sonstigen Nutzfahr-

zeugen) mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3 501 kg bis 7 500 kg in Deutschland zugelassen.

13. a) Welche Ausnahmen von der angekündigten Pkw-Maut, etwa für Schwerbehinderte oder Fahrten von Haltern ausländischer Pkws in die deutschen Grenzregionen, wird die Bundesregierung vorsehen?

Fahrzeuge, die ganz oder teilweise von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, wie z. B. Kfz bestimmter schwer behinderter Halter oder reine Elektrofahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, sollen wirkungsgleich von der Infrastrukturabgabe befreit werden.

Zu den Grenzregionen wird auf die Antwort zu Frage 8j verwiesen.

- b) Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung die ökologische Komponente der angekündigten Pkw-Maut bei deutschen sowie ausländischen Fahrzeughaltern gleichermaßen sicherstellen?
- c) Wird die angekündigte Pkw-Maut, die nach Hubraum bemessen wird, eine Kappungsgrenze haben, und wenn ja, aus welchen Gründen, und mit welcher beabsichtigten verkehrlichen Lenkungswirkung?

Die Fragen 13b und 13c werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bemessung der Preise für die Jahresvignette soll auch eine emissionsbezogene Komponente beinhalten.

- d) Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund der ausschließlichen Jahresvignette für Inländer sicherstellen, dass Fahrzeugbesitzer (etwa Motorräder und Cabrios), die nur einzelne Monate zugelassen werden, auch nur für diese Monate belastet werden?

Detailregelungen, wie z. B. die Behandlung von Saisonkennzeichen, sind im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zu treffen.

- e) Wie begründet die Bundesregierung, dass im Rahmen der angekündigten Maut Vielfahrer, und damit häufige und stärkere Nutzer, unter Umständen eine niedrigere Infrastrukturabgabe zahlen, als seltene Gelegenheitsfahrer?

Für Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw ist die Infrastrukturabgabe gestaffelt in 10-Tages-, 2-Monats- und Jahresvignette.

- f) Wie wird die Bundesregierung die Abgabe für Carsharing-Fahrzeuge bemessen, deren Einsatz dazu beiträgt, den Bestand an Privat-Pkw, die Häufigkeit des Autofahrens und damit die Belastung der Infrastruktur zu reduzieren?

Derzeit ist keine besondere Behandlung von Carsharing-Fahrzeugen vorgesehen. Der Halter des Carsharing-Fahrzeugs ist hinsichtlich der Infrastrukturabgabe abgabenpflichtig.

- g) Wie wird die Bundesregierung im Zuge der angekündigten Maut sicherstellen, dass Fahrzeughalter, die von der Kfz-Steuer befreit sind (z. B. Elektrofahrzeuge) bzw. einen ermäßigten Satz zahlen (z. B. Hybridfahrzeuge bzw. erdgasbetriebene Fahrzeuge), durch die Maut nicht benachteiligt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13a verwiesen.

14. a) Welche Systeme zur Fälschungssicherheit plant die Bundesregierung bei der Vignette einzusetzen?

Mögliche Varianten zur technischen Implementierung der Infrastrukturabgabe werden noch im Detail geprüft.

- b) Muss nach Auffassung der Bundesregierung der Vertrieb der Vignetten an den Tankstellen europaweit ausgeschrieben werden (vgl. Frankfurter Rundschau vom 17. Juli 2014)?

Grundsätzlich ja.

15. a) Welche Studien oder sonstigen Erkenntnisse zur Inanspruchnahme deutscher Straßen durch ausländische Pkw kennt und berücksichtigt die Bundesregierung bei ihren Planungen zur Einführung einer Pkw-Maut?

Der Bundesregierung liegt der Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Zählungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen und Europastraßen 2008 – V 197“ aus September 2010 sowie die für die Fahrleistungserhebung 2002 der BASt erstellte Voruntersuchung der Ingenieurgruppe IVV-Aachen „Fahrleistungserhebung 2002, Teil: Grenzüberschreitender Verkehr“ vom 30. April 2004 vor.

- b) Erwartet die Bundesregierung, dass Nachbarstaaten als Reaktion auf die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland ebenfalls eine solche einführen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Erwartung?

Das ist Sache der jeweiligen Regierungen.

16. Plant die Bundesregierung die zusätzlichen Kosten möglicher Pkw-Mauten im Ausland als Reaktion auf die deutsche Pkw-Maut für deutsche Autofahrer zu kompensieren, und wenn ja, in welcher Weise?

Siehe Antwort zu Frage 15.

17. a) Welche Länder in Europa oder weltweit haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Mautpflicht für alle Straßen, so wie die Bundesregierung sie plant?
- b) Welche Mautsysteme für welche Straßen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Ländern der EU, und mit welchen Kosten sind diese für Pkw verbunden?

Die Fragen 17a und 17b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einen guten Überblick hierzu bietet die Veröffentlichung „Straßenbenutzungsgebühren in Europa – Eine Übersicht über Straßenbenutzungsgebühren für alle Kraftfahrzeuge in 36 Staaten“ der Wirtschaftskammer Österreich aus Juni 2010.

18. Sollte die Pkw-Maut für ausländische Fahrzeughalter umgesetzt werden und dann vom Europäischen Gerichtshof für unzulässig erklärt werden, wird die Bundesregierung dann die Maut oder die Entlastung bei der Kfz-Steuer aufheben?

Die Bundesregierung wird die Einführung der Infrastrukturabgabe europarechtskonform umsetzen.

19. Inwieweit teilt die Bundesregierung Aussagen aus der bayerischen CSU-Landtagsfraktion, wonach mit der Pkw-Maut ein „Bürokratiemonster“ geschaffen würde (vgl. DIE WELT vom 19. Juli 2014)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

