Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dorothee Bär, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Datum: Berlin, 01.12.2014

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Referentenentwurf zur Pkw-Maut“
- Drucksache 18/3138

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident, Lieber Herr Prof. Lammert,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Dorothee Bär

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 01.12.2014

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Referentenentwurf zur Pkw-Maut"
- Drucksache 18/3138

Frage 1: *Wie hoch sind die prognostizierten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe, und woraus resultiert die Differenz zwischen Einnahmen von „mehr als 300 Mio. Euro", von denen der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur in einem Interview mit dem Münchner Merkur vom 29.10.2014 sprach, und 500 Mio. Euro, die der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Pressekonferenz vom 30.10.2014 als Einnahmen nannte?*

Antwort:
Das in der Fragestellung erwähnte Interview mit dem Münchner Merkur ist auf der Homepage www.merkur-online.de nachzulesen. Die dortige Fragestellung lautete „Wie viel bleibt denn hängen für den Bund? 200, 300 Millionen?" die entsprechende Antwort von Herrn Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt MdB lautete „Deutlich mehr, und das dauerhaft jedes Jahr.".

Die in der Pressekonferenz am 30. Oktober 2014 als Nettoeinnahmen von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen genannten 500 Mio. Euro stehen hierzu nicht im Widerspruch.

Frage 2: *Wie begründet sich die Differenz der Systemkosten, die laut „Infopapier zur Pkw-Maut/ Infrastrukturabgabe" vom Juli 2014 rund 260 Mio. Euro pro Jahr betragen, während sie jetzt mit 195 Mio. Euro pro Jahr für laufende Betriebs- und Personalkosten angegeben werden?*

Antwort:
Während es sich bei dem im Infopapier vom Juli 2014 genannten Ansatz um eine Pauschalbetrachtung handelte, die die laufenden Betriebs- und Personalkosten auf die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe bezog, basieren die Angaben im Gesetzentwurf auf einer Kalkulation, die die jetzt geplante Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe berücksichtigt (z. B. Einführung einer elektronischen Vignette statt einer Papiervignette).

Frage 3: *a) Wie schlüsseln sich die Systemkosten im Detail auf?*

b) Wie hoch werden die Betriebs- und Personalkosten im Kraftfahrtbundesamt geschätzt, um die Kosten für die PKW-Maut mit der Kraftfahrzeugsteuer zu verrechnen und entsprechende Bescheide an Fahrzeughalter in Deutschland zu verschicken?

c) Wie hoch werden die Betriebs- und Personalkosten beim Bundesamt für Güterverkehr zur Kontrolle der PKW-Maut geschätzt?

d) Wie hoch sind die Kosten zum Aufbau und Betrieb eines Systems für eine elektronische Vignette?

Antwort:
Da der Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen derzeit noch zwischen den Ressorts abgestimmt wird, können hierzu noch keine detaillierten Angaben gemacht werden.

Frage 4: *Welche Beträge werden als Einnahmen aus der PKW-Maut in der mittelfristigen Finanzplanung angesetzt?*

Antwort:
In der mittelfristigen Finanzplanung sind derzeit noch keine Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe berücksichtigt.

Frage 5: *Aus welchen Gründen soll die Infrastrukturabgabe nicht mehr, wie im Juli vorgesehen, mit einer Papiervignette, sondern mit einer elektronischen Vignette erhoben werden?*

Antwort:
Der Einsatz einer elektronischen Vignette stellt die wirtschaftlichere Lösung dar. Eine elektronische Vignette ist zudem einfach handhabbar sowie nutzer- und umweltfreundlich.

Frage 6: *Würden durch die Kontrolle der Infrastrukturabgabenerhebung mittels Papiervignette im Vergleich zur Verwendung einer elektronischen Vignette gerade von Privatpersonen weniger Daten (dauerhaft) gespeichert, und wenn nein warum nicht?*

Antwort:
Nein, auch bei einer Papiervignette müssten für die Zwecke einer automatischen Kontrolle die Fahrzeugkennzeichen erfasst werden, um im Falle der Nicht-Entrichtung der Infrastrukturabgabe den Fahrzeughalter ermitteln zu können.

Frage 7: *Welche Daten von Privaten oder Unternehmen sollen im Zuge der geplanten Infrastrukturabgabe von wem zu welchem Zeitpunkt erhoben und gespeichert werden (genaue Aufschlüsselung)?*

Frage 8: *Welche Löschungsfristen und Voraussetzungen für die Löschung sind für die in Frage 7 genannten Daten vorgesehen (bitte genaue Aufschlüsselung)?*

Antwort:
Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da der Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen derzeit noch zwischen den Ressorts abgestimmt wird, können hierzu noch keine abschließenden Angaben gemacht werden.

Frage 9: *Welche der in Frage 7 genannten Daten dürfen von der Stelle, die die Daten erhebt oder speichert, an welche anderen Privaten oder staatlichen Einrichtungen (einschließlich der Strafverfolgungsbehörden) zu welchem Zweck weitergegeben werden?*

Antwort:
Die im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe erhobenen Daten dürfen nach dem noch nicht abgestimmten Gesetzentwurf des BMVI ausschließlich für die Zwecke des Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

Frage 10: *Aus welchen Gründen ist es notwendig, alle Bilder von Kraftfahrzeugen, Namen und Anschriften der Personen, die die Kraftfahrzeuge führen, sowie Orte und Zeiten der benutzen Straßen bis einen Monat nach dem abgelaufenen Maut-Jahr zu speichern, um die Maut für den Fall erstatten zu können, dass Bundesfernstraßen nicht benutzt wurden, obwohl das Fahrzeug weiter angemeldet war (vgl. Der Tagesspiegel vom 02.11.2014)?*

Antwort:
Die Bestimmungen zu Datenerhebung, -speicherung und -nutzung sowie der Umgang mit möglichen Erstattungsverlangen sind Teil der laufenden Ressortabstimmung zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen.

Frage 11: *Will die Bundesregierung zulassen, dass Daten, die im Zuge der Infrastrukturabgabe erhoben werden, für Ermittlungen im Bereich der (Schwerst-)Kriminalität Verwendung finden können (vgl. www.sueddeutsche.de vom 2. November 2014), und wenn ja warum?*

Antwort:
Nein.

Frage 12: *Können mit den im Zuge der Infrastrukturabgabe erhobenen Daten Bewegungsprofile von Autofahrern und Autofahrerinnen erstellt werden, und für welche Stelle ist die Erstellung von Bewegungsprofilen nach dem Konzept der Bundesregierung erlaubt?*

Antwort:
Nein.

Frage 13: *Welche - öffentlichen oder nichtöffentlichen - Stellungnahmen oder Äußerungen mit welchem Inhalt hat es bislang von der Bundesdatenschutzbeauftragten oder nach Kenntnis der Bundesregierung von einem Landesdatenschutzbeauftragten zum Konzept oder Gesetzentwurf der Infrastrukturabgabe gegeben?*

Frage 14: *Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den in Frage 13 genannten Stellungnahmen oder Äußerungen?*

Antwort:
Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit hat im Rahmen der am 30. Oktober 2014 eingeleiteten internen Ressortabstimmung zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen. Die Stellungnahme ist nicht öffentlich und derzeit Gegenstand laufender Prüfungen. Am 14. November 2014 hat die Konferenz der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder zudem eine öffentliche Entschließung zum Entwurf eines Infrastrukturabgabengesetzes gefasst, die im Internet abrufbar ist (bspw. unter http://www.datenschutz.sachsen-anhalt.de/konferenzen/nationale-datenschutzkonferenz/entschliessungen/). Welche Konsequenzen die Bundesregierung aus der Entschließung zieht, ist ebenfalls Gegenstand der laufenden Ressortabstimmung.

Frage 15:
a) *Mit welchem technischen System soll die elektronische Vignette eingeführt werden?*
b) *Inwiefern ist der Mautbetreiber Toll Collect GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung technisch in der Lage, nahezu alle Fahrzeuge auf Bundesautobahnen zu erfassen?*
c) *Inwiefern ist eine europaweite Ausschreibung für ein Mautsystem mit elektronischer Vignette notwendig, und wann wäre dieses neue System nach Einschätzung der Bundesregierung nach einer Ausschreibung betriebsbereit?*

Antwort:
Die Fragen 15 a) bis c) werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das technische System im Hinblick auf eine nach dem noch nicht abgestimmten Gesetzentwurf des BMVI mögliche Beteiligung Dritter steht noch nicht fest, da dieses erst im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung gefunden werden muss. Die Toll Collect GmbH könnte hierbei neben anderen Unternehmen ein potenzieller Bewerber sein. Die Entwicklungs- und Aufbauzeit eines solchen Systems liegt bei ca. 6 Monaten, da entsprechende Systeme bereits am Markt verfügbar sind.

Frage 16: *Mit welchen Argumenten kommt Prof. Hillgruber von der Universität Bonn zu dem Schluss, dass die vorgesehene Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Nutzung des deutschen Bundesfernstraßennetzes – auch in der Kombination mit entsprechenden Freigrenzen bei der Kfz-Steuer – weder eine unmittelbare, noch eine mittelbare Diskriminierung von Unionsbürgern aus Gründen der Staatsangehörigkeit darstellt, was laut „Bild" vom 26.10.2014 aus einem 71-seitigen Rechtsgutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hervorgeht?*

Frage 17: *Wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag das in Frage 16 genannte Gutachten zur Verfügung stellen, und wenn nein warum nicht?*

Antwort:
Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Gutachten von Prof. Hillgruber von der Universität Bonn ist unter dem link http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/infrastrukturabgabe-gutachten.html?nn=38976 auf der Internetseite des BMVI verfügbar.

Frage 18: *Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung, welche vom Rektor der Universität für Verwaltungswissenschaften in Speyer, Joachim Wieland (www.shz.de vom 31.10.2014), geäußert wurde, wonach die Infrastrukturabgabe gegen den allgemeinen Gleichheitssatz in Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes verstößt, weil kein sachlicher Grund dafür ersichtlich ist, dass ausländische Fahrzeughalter, welche nur Bundesstraßen nutzen, die Infrastrukturabgabe nicht zahlen müssen, während inländische Fahrer die Abgabe zahlen müssen, selbst wenn gleichzeitig die Kfz-Steuer sinkt?*

Antwort:
Verfassungsrechtliche Fragestellungen werden ebenfalls im Rahmen der laufenden Ressortabstimmung geprüft.

Frage 19: *Von welchem Mautausweichverkehr geht die Bundesregierung aus, wenn die PKW-Maut von ausländischen Fahrzeughaltern nur auf Autobahnen erhoben werden soll?*

Frage 20: *Wer entscheidet aufgrund welcher Bewertungen, welche Bundesstraßen zur Vermeidung von Ausweichverkehren bemautet werden können?*

Frage 21: *Was wird die Bundesregierung unternehmen, wenn es zu* Mautausweichverkehr auf Landes- oder Kommunalstraßen kommt?

Antwort:
Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI geht, da die Vignetten zeitbezogen und die Preise nach seiner Auffassung moderat ausgestaltet sind, nicht von wesentlichen Verkehrsverlagerungen im Zuge der Einführung der Infrastrukturabgabe aus. Sollte es dennoch zu Verkehrsverlagerungen auf Bundesstraßen kommen, sieht der in der Ressortabstimmung befindliche „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen" eine Verordnungsermächtigung für das BMVI vor, um die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist.

Frage 22: *Inwiefern liegt das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bereits als Referentenentwurf vor, und wann soll die Ressortabstimmung abgeschlossen sein?*

Antwort:
Die Ressortabstimmung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wurde am 25. November 2014 eingeleitet. Ziel ist, die beiden Gesetzentwürfe, sobald diese ressortabgestimmt sind, in derselben Kabinettsitzung zu beschließen.

Frage 23: *Wann soll das Infrastrukturabgabengesetz in Kraft treten?*

Antwort:
Das Infrastrukturabgabengesetz soll am Tag nach seiner Verkündung in Kraft treten. Die Abgabenerhebung soll im Jahr 2016 beginnen.

Frage 24: *Inwiefern ist ein zeitlicher Abstand zwischen der Einführung der Infrastrukturabgabe für alle Fahrzeuge und der Inkraftsetzung der Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zur Entlastung von Fahrern in Deutschland zugelassener Fahrzeuge notwendig, und wann sollen die jeweiligen Gesetze in Kraft treten?*

Antwort:
Beide Gesetze sollen zeitgleich in Kraft treten.

Frage 25: *Inwiefern ist im Infrastrukturabgabengesetz ein Passus vorgesehen, dass es seine Gültigkeit verliert, wenn die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nicht in Kraft tritt oder für nicht vereinbar mit europäischen Recht erklärt wird, um zu vermeiden, dass in diesem Fall eine Maut für alle PKW bzw. Wohnmobile ohne Kompensation über die Kraftfahrzeugsteuer fällig wird?*

Antwort:
Eine entsprechende Bestimmung ist im Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen nicht enthalten.

Frage 26: *Aus welchen Gründen sollen Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, solange sie keine Wohnmobile sind, zukünftig von einer Mautpflicht ausgenommen werden?*

Antwort:
Die Mauterhebung für Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, fallen in den Regelungsbereich der sogenannten Eurovignetten-Richtlinie (RL 1999/62/EG).

Frage 27: *Welche Kosten sind bisher durch die Erarbeitung des Referentenentwurfs entstanden (Personalkosten, Gutachter, Öffentlichkeitsarbeit, weitere Kosten), und welche sind bis zur Inkraftsetzung eines Gesetzes vorgesehen?*

Antwort:
Für die Erarbeitung des Referentenentwurfs des Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen sind bzw. werden innerhalb der Bundesverwaltung keine zusätzlichen Kosten anfallen. Im Zusammenhang mit der Beratung zu Einzelthemen sind Gutachterkosten in Höhe von rd. 47.000 Euro angefallen.