

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Matthias Büttner, Enrico Komning, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut)

Die Infrastrukturabgabe, auch Pkw-Maut genannt, soll zum 1. Oktober 2020 eingeführt werden. Die Aufträge für den Aufbau des Systems sowie die Erhebung und Kontrolle wurden Ende letzten Jahres an ein Konsortium aus Kapsch TrafficCom und CTS Eventim vergeben. Die Vertragslaufzeit beträgt zwölf Jahre (Ausschussdrucksache 19(15)166). Derweil wird seit dem 11. Dezember 2018 die Klage Österreichs und der Niederlande vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) verhandelt. Mit dem Urteil wird im Sommer gerechnet, dabei gibt es keine aufschiebende Wirkung (www.autozeitung.de/pkw-maut-deutschland-betreiber-180303.html, abgerufen am 17. Januar 2019). Die Bundesregierung vertraut nach Aussage von Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz am 16. Januar 2019 im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur offenbar auf die Einigung mit der EU-Kommission; aufgrund der in Verhandlungen von der EU-Kommission angeführten Bedenken hatte man entsprechend nachgebessert und spezielle Kurzzeittarife für Ausländer vorgesehen (zehn Tage und zwei Monate). Nach den Angaben des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer im gleichen Ausschuss betragen die erwarteten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe etwa 4 Mrd. Euro im Jahr (Stand 22. Januar 2019: noch kein Protokoll der Ausschusssitzung abrufbar).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Regelung besteht mit den Vertragspartnern Kapsch TrafficCom und CTS Eventim für den Fall, dass die Klage erfolgreich ist?
2. Warum wurde die Maut nicht auch auf Motorräder und diejenigen Lkw ausgedehnt, die nicht der Lkw-Maut unterliegen?
3. Welcher Kostenaufwand entsteht für die Erhebung und Kontrolle der Maut im Rahmen der Beauftragung des privaten Konsortiums, und welcher Nettobetrag verbleibt somit im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums?
4. Sollen die erwirtschafteten Einnahmen zweckbestimmt für den Ausbau und die Unterhaltung der Straßeninfrastruktur verwendet werden?
5. Ist es vorgesehen oder zu erwarten, dass die Zuweisungen aus dem Steuerertrag für den künftigen Verkehrsetat um den Betrag der Mauteinnahmen verringert werden?

6. Wie werden sich vor dem Hintergrund, dass die Abgabensätze degressiv nach den Schadstoffklassen gestaffelt sind, die abgabenarmen Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 bis 6 sowie abgabenfreie Elektrofahrzeuge künftig zunehmen und abgabenintensivere Fahrzeuge (Schadstoffklassen Euro 0 bis 3) immer weniger werden, die Einnahmen nach den Berechnungen des Bundesministeriums in den zwölf Jahren der Laufzeit der Verträge entwickeln?
7. Welche Überlegungen bestehen zur mittelfristigen Anpassung der Mautsätze für den Fall, dass die Erträge zurückgehen?
8. Welche Überlegungen bestehen bei der Bundesregierung angesichts der Tatsache, dass die Einführung der Infrastrukturabgabe die Kraftfahrzeugsteuer entsprechend reduziert, so dass sie bei schadstoffarmen Fahrzeugen künftig ganz wegfallen wird, zum Fortbestand der Kraftfahrzeugsteuer?

Berlin, den 22. Januar 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion