

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/7418 –

Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut)

Vorbemerkung der Fragesteller

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). Derzeit 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).

1. Welche Regelung besteht mit den Vertragspartnern Kapsch TrafficCom und CTS Eventim für den Fall, dass die Klage erfolgreich ist?

Der Generalanwalt beim Europäischen Gerichtshof hat Deutschland in Sachen Infrastrukturabgabe Recht gegeben und klar die deutsche Rechtsauffassung bestätigt. Die Bundesregierung geht daher davon aus, dass der EuGH die Rechtmäßigkeit der Infrastrukturabgabe bestätigen wird. Zu Vertragsinhalten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen berühren, ist aus rechtlichen Gründen keine Auskunft möglich.

2. Warum wurde die Maut nicht auch auf Motorräder und diejenigen Lkw ausgedehnt, die nicht der Lkw-Maut unterliegen?

Der Gesetzgeber hat mit Erlass des Infrastrukturabgabengesetzes entschieden, dass für Motorräder keine Infrastrukturabgabe zu zahlen ist. Es gibt in der Bundesregierung keine Pläne für eine Ausweitung der Lkw-Maut oder der Infrastrukturabgabe auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht und Motorräder. Die Mautpflichtgrenze ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ist im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode festgelegt.

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?

Im Bundeshaushalt 2018 waren im Kapitel 12 01 Titelgruppe 03 Titel 532 34 für die Jahre 2020 bis 2032 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von insgesamt 2 080 000 000 Euro für die Ausgaben für den Einzug der Infrastrukturabgabe vorgesehen. Die beiden im Jahr 2018 geschlossenen Verträge zur Kontrolle und Erhebung der Infrastrukturabgabe liegen in diesem haushaltsrechtlichen Rahmen.

Im Übrigen wird auf die Einnahmeprognose für die Infrastrukturabgabe verwiesen, die auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht ist (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/prognose-einnahmen-verkauf-vignetten.html?nn=12830).

4. Sollen die erwirtschafteten Einnahmen zweckbestimmt für den Ausbau und die Unterhaltung der Straßeninfrastruktur verwendet werden?

Es wird auf § 15 Satz 2 des Infrastrukturabgabengesetzes verwiesen.

5. Ist es vorgesehen oder zu erwarten, dass die Zuweisungen aus dem Steueraufkommen für den künftigen Verkehrsetat um den Betrag der Mauteinnahmen verringert werden?

Ja.

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?

Die Einnahmeprognose für die Infrastrukturabgabe ist im Internet unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/prognose-einnahmen-verkauf-vignetten.pdf veröffentlicht. Sie berücksichtigt die Entwicklung aller relevanten Prognosefaktoren für die ersten 5 Jahre nach Start der Infrastrukturabgabe. Für diesen Zeitraum gilt die Einnahmeprognose. Eine darüber hinausgehende Prognose für weitere 7 Jahre ist derzeit nicht valide möglich.

7. Welche Überlegungen bestehen zur mittelfristigen Anpassung der Mautsätze für den Fall, dass die Erträge zurückgehen?

Es gibt in der Bundesregierung keine Überlegungen zu einer Anpassung der Höhe der Infrastrukturabgabe.

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?

Die Bundesregierung plant als Folge der vom Deutschen Bundestag mit den Gesetzen vom 8. Juni 2015 und 6. Juni 2017 beschlossenen Entlastungen bei der Kraftfahrzeugsteuer, die zum Erhebungsbeginn der Infrastrukturabgabe in Kraft treten werden, derzeit keine Änderungen am Kraftfahrzeugsteuergesetz.

