

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Kosten der Pkw-Maut

Seit dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD in der 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages verfolgten aufeinanderfolgende Bundesregierungen von Union und SPD die, bereits in der 17. Legislaturperiode vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geforderte, Umsetzung einer europarechtskonformen Pkw-Maut, zwischenzeitlich in Infrastrukturabgabe umbenannt, die Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw an der Finanzierung der Bundesfernstraßen beteiligen sollte, ohne gleichzeitig in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und ihre Halter höher zu belasten (www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/koalitionsvertrag.pdf).

Die Infrastrukturabgabe sollte laut dem damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt bis 2016 realisiert werden. Aufgrund verschiedener Verzögerungen, unter anderem einem Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland und einer Klage der EU-Mitgliedstaaten Österreich und der Niederlande vor dem Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH), war der letzte durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer genannte Termin für die Realisierung der Infrastrukturabgabe der Oktober 2020. Die Rechtmäßigkeit der geplanten Infrastrukturabgabe wurde nicht nur von den Klägern Österreich und den Niederlanden angezweifelt. Auch ein Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages kam zu dem Schluss, dass die vorgeschlagene Infrastrukturabgabe eine Diskrimi-

nierung von Unionsbürgern gegenüber KfZ-Steuerpflichtigen in Deutschland darstellen würde (www.bundestag.de/resource/blob/493516/ab77f6cf73cf5d38bc57a0193bf808c0/p%20e-6-005-17-pdf-data.pdf).

Zum Zweck der Umsetzung der Infrastrukturabgabe wurden bis heute bereits Millionen für Personal, Sachmittel und Beratungsleistungen ausgegeben. Laut Bundesverkehrsministerium flossen allein zwischen 2016 und 2018 bereits circa 40 Mio. Euro. Im Bundeshaushalt 2019 waren weitere 86 Mio. Euro fest eingeplant (www.bundeshaushalt.de/fileadmin/de.bundeshaushalt/content_de/dokumente/2019/soll/Haushaltsgesetz_2019_Bundeshaushaltsplan_Gesamt.pdf). Desweiteren schloss das Bundesverkehrsministerium, trotz des damals noch laufenden Verfahrens vor dem EuGH, Betreiberverträge sowohl für die Kontrolle als auch die Erhebung der Infrastrukturabgabe mit privaten Anbietern. Teil dieser Verträge war laut Presseberichten auch die Verstaatlichung des Lkw-Mautbetreibers Toll Collect, um die Mitnutzung der Lkw-Mautinfrastruktur für die Infrastrukturabgabe zu gewährleisten (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eugh-urteil-zurueck-auf-los-bei-der-pkw-maut-der-schaden-ist-gross/24467864.html?ticket=ST-3018897-LbEtqcaGxmQS1zBS4eh7-ap1).

Mit dem Urteil des EuGH am 18. Juni 2019, das die geplante Infrastrukturabgabe für diskriminierend gegenüber ausländischen EU-Bürgern, und damit für nicht europarechtskonform, befand, ist die Infrastrukturabgabe gescheitert. Bisherige Ausgaben und Verträge stehen damit zur Disposition. In Reaktion darauf hat das Bundesverkehrsministerium am Tag der Urteilsverkündung die geschlossenen Betreiberverträge für die Kontrolle und die Erhebung der Infrastrukturabgabe gekündigt (www.n-tv.de/politik/Bund-kuendigt-Vertraege-mit-Maut-Betreibern-article21095605.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aussage des EuGH in seinem Urteil vom 18. Juni 2019, dass die geplante Infrastrukturabgabe den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr innerhalb des Binnenmarktes zum deutschen Markt behindern würde?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aussage des EuGH in seinem Urteil vom 18. Juni 2019, dass die geplante Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der geplanten Steuerentlastung bei der Kfz-Steuer für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge gegen das Diskriminierungsverbot innerhalb der Union verstößt?
3. Wie begründet die Bundesregierung, dass sie laut EuGH keine näheren Angaben zum Umfang des Beitrags der Kfz-Steuer zur Finanzierung der Infrastrukturen des Bundes gemacht sowie nicht dargelegt hat, inwiefern die festgestellte Diskriminierung durch Umwelterwägungen oder sonstige Erwägungen gerechtfertigt wäre?
4. Welche Haushaltsmittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Ausschreibungen für die Realisierung der Infrastrukturabgabe bereitgestellt, und wie viele dieser Haushaltsmittel sind abgeflossen (bitte nach Jahren und einzelnen Ausschreibungen aufschlüsseln)?
5. Welche Haushaltsmittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für Personalstellen für die Realisierung der Infrastrukturabgabe bereitgestellt, was für Stellen wurden dafür bei welchen Bundesministerien und nachgeordneten Behörden sowie an anderer Stelle geschaffen, und wie viele dieser Haushaltsmittel sind abgeflossen (bitte nach Jahren, Personalstellen und Organisationseinheit aufschlüsseln)?
6. Wie viele der geschaffenen Stellen sind bereits besetzt worden (bitte nach Personalstellen und Organisationseinheit aufschlüsseln)?

7. Was passiert mit den geschaffenen Personalstellen nach dem Urteil des EuGH vom 18. Juni 2019?
8. Welche Haushaltsmittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für Sachverständige und Gutachter für die Realisierung der Infrastrukturabgabe bereitgestellt, und wie viele dieser Haushaltsmittel sind abgeflossen (bitte nach Jahren und Aufträgen aufschlüsseln)?
9. Welche Haushaltsmittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für Beratungsleistungen für die Realisierung der Infrastrukturabgabe bereitgestellt, und wie viele dieser Haushaltsmittel sind abgeflossen (bitte nach Jahren und Beratungsaufträgen aufschlüsseln)?
10. Welche Haushaltsmittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für Sachmittel für die Realisierung der Infrastrukturabgabe bereitgestellt, welche Sachmittel wurden wofür erworben, und wie viele dieser Haushaltsmittel sind abgeflossen (bitte nach Jahren und Sachmitteln aufschlüsseln)?
11. Was passiert mit den erworbenen Sachmitteln nach dem Urteil des EuGH vom 18. Juni 2019?
12. Welche Haushaltsmittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Rechtskosten rund um das Verfahren vor dem EuGH bereitgestellt, und wie viele dieser Haushaltsmittel sind abgeflossen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
13. Welche Haushaltsmittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt für die Realisierung der Infrastrukturabgabe bereitgestellt, und wie viele dieser Haushaltsmittel sind abgeflossen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
14. Welche Verbindlichkeiten in Bezug auf die Infrastrukturabgabe müssen nach Kenntnis der Bundesregierung noch für das Jahr 2019 sowie für kommende Jahre bedient werden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
15. Welche Implikationen für den Bundeshaushalt 2020 ergeben sich aus dem Urteil des EuGH vom 18. Juni 2019, insbesondere im Hinblick auf die Investitionstitel im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)?
16. Was sind die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in seiner Pressekonzferenz zum Urteil des EuGH am 18. Juni 2019 angesprochenen Folgeentscheidungen für den Bundeshaushalt 2021?
17. Wie setzt sich die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 18. Juni 2019 eingesetzte Taskforce zur Infrastrukturabgabe zusammen, und was ist ihr Zweck (bitte nach Personalstellen, beteiligten Bundesministerien und Behörden, eingeplanten Mitteln und geplanter Dauer der Taskforce aufschlüsseln)?
18. Wie gestalten sich die Verträge der Bundesregierung für die Kontrolle sowie für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sowie weitere Verträge der Bundesregierung mit Dritten mit Bezug auf die Infrastrukturabgabe?
19. Wie begründet die Bundesregierung die getätigten Vertragsabschlüsse für die Kontrolle und für die Erhebung der Infrastrukturabgabe mit privaten Anbietern vor dem Schlussantrag des Generalanwalts am EuGH am 6. Februar 2019 und vor dem Urteil des EuGH am 18. Juni 2019?
20. Wurde die Bundesregierung bei den getätigten Vertragsabschlüssen für die Kontrolle und für die Erhebung der Infrastrukturabgabe beraten, und wenn ja, durch wen?

21. Sind in den Verträgen der Bundesregierung für die Kontrolle sowie für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sowie in weiteren Verträgen der Bundesregierung mit Dritten mit Bezug auf die Infrastrukturabgabe Klauseln zu Schadensersatz vorhanden, insbesondere in Bezug auf entgangenen Gewinn, und wenn ja, was sagen diese Klauseln aus?
22. Wird es nach Kenntnis der Bundesregierung zu Schadensersatzforderungen gegenüber dem Bund durch Dritte in Bezug auf die Infrastrukturabgabe kommen, und wie hoch schätzt die Bundesregierung mögliche Schadensersatzforderungen sowohl durch die Vertragspartner für die Kontrolle sowie die Erhebung der Infrastrukturabgabe, als auch durch andere Beteiligte?
23. Welche Maßnahmen, vertraglich und anderweitig, hat der Bund ergriffen, um eine mögliche Haftung oder andere finanzielle Folgen für den Fall einer negativen Entscheidung des EuGH bezüglich der Infrastrukturabgabe zu minimieren?
24. Welche Einnahmeausfälle für den Bundeshaushalt ergeben sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus dem Urteil des EuGH vom 18. Juni 2019, und wie plant die Bundesregierung diese zu ersetzen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
25. Sieht die Bundesregierung das Risiko, dass durch den Wegfall der Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe für das Haushaltsjahr 2020 Investitionsmittel in Höhe von ca. 1 Mrd. Euro im Vergleich zur bisherigen Finanzplanung wegfallen, und wie begründet sie ihre Haltung?
26. Sind die Pläne der Bundesregierung zur Einführung der Infrastrukturabgabe oder einer anderen Form von Pkw-Maut mit dem Urteil des EuGH beendet oder gibt es weiterhin Pläne der Bundesregierung bezüglich einer Pkw-Maut bzw. wird an Pkw-Mautmodellen gearbeitet, und wenn ja, wie ist diesbezüglich der Sachstand?
27. Erwägt nun die Bundesregierung im Hinblick auf das Urteil des EuGH vom 18. Juni 2019 ihre Entscheidung, die Betreibergesellschaft der Lkw-Maut Toll Collect dauerhaft zu übernehmen, insbesondere im Hinblick auf die in der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Firma KPMG genannten Synergieeffekte zwischen Lkw-Maut und Infrastrukturabgabe bei der staatlichen Übernahme von Toll Collect?

Berlin, den 26. Juni 2019

Christian Lindner und Fraktion