

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/5541 –**

Konsequenzen des Vertragsverletzungsverfahrens bezüglich der Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach der Eröffnung eines Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland bezüglich der Infrastrukturabgabe und der korrespondierenden Senkung der Steuersätze für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge (Kfz) wird nach Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen auf unbestimmte Zeit verschoben (www.zeit.de/mobilitaet/2015-06/dobrindt-maut-verschiebung).

Explizit wird seitens des Bundesverkehrsministers jedoch nur eine Ausschreibung und Vergabe des Betriebs sowie der Kontrolle der Maut an private Dritte ausgeschlossen, solange der Rechtsstreit mit der Europäischen Kommission andauert. Unberührt davon bleiben dem Vernehmen nach vorbereitende Maßnahmen (vgl. www.welt.de/politik/article142688118/Dobrindt-verschiebt-den-Start-der-Pkw-Maut.html), d. h. trotz Rechtsunsicherheit wird der Vollzug der von Brüssel beanstandeten Gesetze nicht vollständig ausgesetzt.

Im Rahmen der letztjährigen Beratungen zum Bundeshaushalt 2015 wurden für Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe Mittel in Höhe von ca. 55 Mio. Euro in den Bundeshaushalt 2015 sowie Verpflichtungsermächtigungen für das Jahr 2016 eingestellt, welche sich auf 19 Einzeltitel (vgl. Ausschussdrucksachen des Haushaltsschusses der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 18(8)1731, 1734, 1751 bis 1757 sowie 1761 bis 1770) verteilen und jeweils mit einem Sperrvermerk versehen wurden.

Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass trotz der Verschiebung der Einführung der Pkw-Maut Bundesmittel für die Einführung der Pkw-Maut aufgewendet werden und somit im Falle eines Scheiterns der Mautpläne der Bundesregierung vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) haushälterischer Schaden entsteht.

1. Sind die Haushaltssperren der die Einführung der Pkw-Maut betreffenden Titel bereits aufgehoben worden?
Wenn ja, wann und mit welcher Begründung (bitte ggf. für die betreffenden Titel einzeln begründen)?
2. Was waren bzw. sind die Voraussetzungen für die Aufhebung der Haushaltssperre der betreffenden Titel?
Ist bzw. sind diese nach der Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens durch die Europäische Kommission noch gegeben (bitte begründen)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sperren der Ansätze bei den betreffenden Titeln wurden vom Bundesministerium der Finanzen mit Schreiben vom 30. März 2015 gemäß § 36 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) auf Antrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgehoben.

Aufgrund erforderlicher Vorarbeiten war und ist die Beantragung der Aufhebung der einfachen Sperre der Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen zwingend erforderlich. Mit Verabschiedung des Gesetzes am 27. März 2015 durch den Deutschen Bundestag lagen die Voraussetzungen zur Aufhebung der einfachen Sperren vor.

Die Aufhebung der Sperren bei den Planstellen bzw. Stellen ist mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Bundesfernstraßen am 12. Juni 2015 erfolgt.

3. Wie viele Haushaltsmittel sind für Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe (inkl. externer Erstellung von Gutachten und behördlichem Personalbedarf) insgesamt bereits verausgabt worden?
4. Wie verteilen sich diese Ausgaben auf die Posten
 - a) Sachverständige,
 - b) Bezüge und Nebenbezüge der planmäßigen Beamtinnen und Beamten,
 - c) Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer,
 - d) Entgelte für Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige,
 - e) Erwerb von Fahrzeugen,
 - f) Erwerb von Geräten, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenständen sowie sonstigen Gebrauchsgegenständen für Kontrollzwecke,
 - g) Geschäftsbedarf und Datenübertragung sowie Geräte, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenstände, Software, Wartung,
 - h) Erwerb von Datenverarbeitungsanlagen, Geräten, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenständen, Software,
 - i) Ausgaben für Aufträge und Dienstleistungen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wurde eine externe Firma mit der Erstellung eines Lastenheftes für die Infrastrukturabgabe in Bezug auf die Kontrollsoftware bzw. die Software für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren beauftragt (Umfang: 110 000 Euro).

Zudem wurden drei Fahrzeuge erworben (71 000 Euro), die als Test- bzw. Pilotfahrzeuge für die Entwicklung der Kontrolltechnik eingesetzt werden sollen. Beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sind bisher Personalkosten in Höhe von 346 000 Euro und Sachkosten insbesondere für die IT-Ausstattung in Höhe von 17 000 Euro entstanden.

5. Welche Aufträge (Dienstleistung und Beschaffung) wurden im Zusammenhang mit Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe ausgeschrieben, und welche davon wurden bereits vergeben?
6. Welches Auftragsvolumen haben die ausgeschriebenen Aufträge insgesamt, und welches haben die bereits vergebenen Aufträge (bitte jeweils in Millionen Euro angeben)?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es erfolgte eine Ausschreibung von Beratungs- und Unterstützungsleistungen des BMVI im Bereich Infrastrukturabgabe. Aussagen über die voraussichtliche Höhe der Kosten für die Beratungsleistungen können erst nach Abschluss des europaweiten Vergabeverfahrens gemacht werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 hingewiesen.

7. Welche Aufträge wurden im Zusammenhang mit Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe ohne Ausschreibung vergeben, und auf welche Höhe beläuft sich das Auftragsvolumen dieser Aufträge jeweils?

Folgende Verträge wurden im Rahmen einer freihändigen Vergabe vergeben:

1. Das BMVI hat mit Prof. Dr. Christian Hillgruber einen Vertrag zu einem Rechtsgutachten geschlossen. Gegenstand des Vertrages war die Erstellung eines Rechtsgutachtens zur europarechtlichen Vereinbarkeit der geplanten Infrastrukturabgabe. Die Kosten beliefen sich auf 26 300 Euro.
2. Das BMVI hat mit der Ingenieurgruppe IVV Aachen einen Vertrag zur Schätzung des Anteils der Pkw-Halter, die keine Bundesfernstraßen nutzen, abgeschlossen. Die Kosten beliefen sich auf 14 280 Euro.
3. Das BMVI hat mit Prof. Dr. habil. Wolfgang H. Schulz einen Vertrag zur Überprüfung der BMVI-Prognose der Mauteinnahmen durch ausländische Pkw geschlossen. Die Kosten beliefen sich auf 23 800 Euro.
4. Das BMVI hat mit Prof. Dr. Fritz Söllner einen Vertrag zur Erstellung eines Gutachtens „Die Infrastrukturabgabe und die Debatte über Ausländerdiskriminierung“ geschlossen. Das Gutachten wird derzeit zu einem Festpreis in Höhe von 30 000 Euro erstellt.

8. Werden die durch das Gesetz notwendig werdenden Verordnungen, so u. a. zur Frage der Erstattung der Abgabe, wenn keine Bundesfernstraßen genutzt werden, trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens erarbeitet (bitte begründen), und wann ist mit deren Entwurf zu rechnen?

Nein. Die Verordnungen werden derzeit nicht erstellt.

9. Werden die behördenseitigen Voraussetzungen für die Einführung der Infrastrukturabgabe (siehe die im Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 18/3990 unter „E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ die die Beschaffung und den behördlichen Personalaufwand betreffenden und in der Begründung näher ausgeführten Maßnahmen) trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens geschaffen (bitte begründen)?

Wenn ja, bis wann sollen diese geschaffen werden, und in welcher Höhe sollen hierfür Hausmittel in den Jahren 2015 und 2016 verausgabt werden (bitte nach den unter Frage 4 aufgeführten Posten aufschlüsseln)?

10. Werden die behördenseitigen Voraussetzungen für die Absenkung der Kfz-Steuer (siehe die im Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 18/3991 unter „E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ die die Beschaffung und den behördlichen Personalaufwand betreffenden und in der Begründung näher ausgeführten Maßnahmen) trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens geschaffen (bitte begründen)?

Wenn ja, bis wann sollen diese geschaffen werden, und in welcher Höhe sollen hierfür Hausmittel in den Jahren 2015 und 2016 verausgabt werden (bitte nach den unter Frage 4 aufgeführten Posten aufschlüsseln)?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher wurden die behördenseitigen Voraussetzungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung einer Ausschreibung des Betreibers des Erhebungs- und Kontrollsystems der Infrastrukturabgabe geschaffen.

11. Soll der am 2. Mai 2015 seitens der Bundesregierung ausgeschriebene Auftrag „1510/G14: Beratungs- und Unterstützungsleistungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Bereich Infrastrukturabgabe“ trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens vergeben werden (bitte begründen)?

Wenn ja, auf welche Höhe werden sich die Kosten für die ausgeschriebenen Beratungsleistungen in der angedachten Vertragslaufzeit von 36 Monaten belaufen?

Wie viele Bewerber gab es jeweils für die drei Teillose?

Wie weit ist der Auswahlprozess fortgeschritten?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass bis zu einer endgültigen Entscheidung über die Europarechtskonformität der Infrastrukturabgabe und die damit korrespondierende Senkung der Kfz-Steuer für im Inland zugelassene Kfz keine Hausmittel für die Vorbereitung der Einführung der Infrastrukturabgabe verausgabt werden sollten, um einem haushälterischen Schaden für den Fall vorzubeugen, dass durch den EuGH die Unvereinbarkeit der Senkung der Kfz-Steuer mit dem Europarecht festgestellt werden sollte (bitte begründen)?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Tätigkeiten zur Vorbereitung der Ausschreibung sind erforderlich, um nach Beendigung des Vertragsverletzungsverfahrens die technische Umsetzung der Infrastrukturabgabe zu realisieren.

Beratungs- und Unterstützungsleistungen durch Dritte sind weiterhin erforderlich und vorgesehen. Aussagen über die voraussichtliche Höhe der Kosten für die Beratungsleistungen können erst nach Abschluss des laufenden Vergabeverfahrens gemacht werden.

Für das Los 1 gab es zehn Bewerber, für das Los 2 drei Bewerber und für das Los 3 insgesamt 9 Bewerber. Derzeit finden die Verhandlungsgespräche statt.

13. Wird die Bundesregierung, sofern noch in dieser Legislaturperiode die Senkung der Kfz-Steuer bei gleichzeitiger Einführung einer Pkw-Maut seitens der EU gestoppt wird, in Anbetracht der Bestimmungen des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD beide Gesetze – also auch das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe – außer Kraft setzen (bitte begründen)?

Welche legislativen Schritte wird die Bundesregierung in dem Fall, dass das Vertragsverletzungsverfahren bis zur Bundestagswahl 2017 nicht abgeschlossen sein sollte, ergreifen, um auch zukünftige Bundesregierungen an die Bestimmungen des gültigen Koalitionsvertrages zu binden (z. B. Konditionierung der Einführung der Pkw-Maut an die Senkung der Kfz-Steuer)?

Sowohl die Infrastrukturabgabe als auch die Kfz-Steuerreform sind europarechtskonforme Gesetze.

14. Sind die Gesetze zur Einführung der Infrastrukturabgabe sowie zur Senkung der Kfz-Steuer für inländische Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter nach Auffassung der Bundesregierung voneinander unabhängige Rechtsakte (bitte begründen)?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die Formel hinsichtlich des Inkrafttretens der Kfz-Steuersenkung für in Deutschland zugelassene Kfz, welche die Steuersenkung an die Einführung der Infrastrukturabgabe bindet (vgl. Artikel 3 Absatz 2 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes)?

Das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen und das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz wurden in getrennten Gesetzgebungsverfahren beschlossen. Mit beiden europarechtskonformen Gesetzen wird der Systemwechsel von der Steuerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur zur Nutzerfinanzierung vollzogen, ohne dass es zu einer Doppelbelastung der inländischen Fahrzeughalter kommt. Unmittelbar nach Beendigung des Vertragsverletzungsverfahrens wird der Systemwechsel vollzogen.

15. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter, welche in Österreich ihr Kfz zugelassen haben, vollumfänglich von den Kosten der in Österreich für die Benutzung von Autobahnen und Schnellstraßen erhobenen Pkw-Maut (erhoben als zeitabhängige Vignette) entlastet (bitte begründen)?
16. Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung alle Halterinnen und Halter von in Österreich zugelassenen Kfz einen ermäßigten Mautbetrag für die Benutzung des Felbertauerntunnels (bitte begründen)?
17. Erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung für alle in Österreich einkommensteuerpflichtigen Personen eine vollständige Kompensation der Kosten für die Benutzung des Katschbergtunnels über eine Einkommensteuerrückerstattung (bitte begründen)?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI überprüft derzeit die österreichischen Kompensationsmaßnahmen bei der Einführung der österreichischen Vignette.

18. Welche Kompromissvorschläge bzw. Änderungen werden im Kontext des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens bezüglich der Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland seitens der Bundesregierung im Bereich der Kompensationsmaßnahmen für inländische Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter erarbeitet, und an welchen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union praktizierten Kompensationsmaßnahmen orientieren sich diese Vorschläge?

Keine.

19. Was hat die Europäische Kommission in ihrem Mahnschreiben an die Bundesregierung hinsichtlich der Einführung der Pkw-Maut in Deutschland genau kritisiert?

Zum Inhalt des Mahnschreibens wird auf die Zusammenfassung des Aufforderungsschreibens verwiesen, das dem Europabüro des Deutschen Bundestages am 6. Juli 2015 vom BMWi übersandt wurde.

20. Zwischen welchen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und welchen Vertreterinnen und Vertretern der Europäischen Kommission fanden im Mai und Juni 2015 Gespräche statt, bei denen es ausschließlich oder teilweise um die Einführung der Infrastrukturabgabe in Deutschland ging (bitte unter Angabe des jeweiligen Datums und der konkreten institutionellen Bezüge der Vertreterinnen und Vertreter aufschlüsseln)?

Im Verlauf der konzeptionellen Arbeiten zur Infrastrukturabgabe hat es diverse Abstimmungen von Vertretern des BMVI auf unterschiedlichen Ebenen mit der Europäischen Kommission gegeben.

21. Zwischen welchen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und welchen Vertreterinnen und Vertretern der Europäischen Kommission sind Gespräche bezüglich der Infrastrukturabgabe bis zum Zeitpunkt des spätestmöglichen Termins der Abgabe der Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Mahnschreiben der Europäischen Kommission geplant (bitte unter Angabe des geplanten Datums und der konkreten institutionellen Bezüge der Vertreterinnen und Vertreter aufschlüsseln)?

Derzeit sind keine Gespräche zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und der Europäischen Kommission bezüglich der Infrastrukturabgabe geplant.

22. Welche Referate welcher Ministerien bzw. Behörden sind mit der Abfassung der Erwiderung auf das Mahnschreiben der Europäischen Kommission betraut worden?

Wird hierbei auch externer Sachverstand hinzugezogen (bitte begründen), und wenn ja, wessen?

Das Antwortschreiben wird federführend vom BMVI erstellt. Externer Sachverstand wird nicht hinzugezogen.

23. Müsste der Auftrag der rechtlichen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland vor dem EuGH in einem möglichen Verfahren bezüglich der Infrastrukturabgabe bzw. Kfz-Steuer europaweit ausgeschrieben werden (bitte begründen)?

Wird Prof. Dr. Christian Hillgruber, der hierzu bereits eine Stellungnahme für das BMVI verfasst hat, die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland übernehmen, wenn es zu einem Verfahren vor dem EuGH kommen sollte (bitte begründen)?

Nein. Bezüglich der rechtlichen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland vor dem EuGH gibt es bisher keine Entscheidungen.

24. Wird die Bundesregierung den am 28. März 2015 ausgeschriebenen Auftrag „Mobilität in Deutschland – Erhebung der Alltagsmobilität 2016 (MiD 2016)“ dahingehend erweitern, eine repräsentative (Telefon-)Stichprobe über das grenzüberschreitende Mobilitätsverhalten der in den unmittelbaren Nachbarstaaten lebenden Menschen zu ziehen, um eine belastbare empirische Grundlage zur Prognose der Nettoeinnahmen der Pkw-Maut zu erhalten?

Wenn ja, muss dies erneut ausgeschrieben werden (bitte begründen)?

Wenn nein, warum nicht, und welchen Stellenwert misst die Bundesregierung dem grenzüberschreitenden Verkehr bei der Verkehrsplanung (z. B. Planung von Verkehrswegen) bei?

25. Mit welchen Kosten wäre bei einer solchen Auftragsenerweiterung zu rechnen, und wie viel Zeit würde diese Erhebung in Anspruch nehmen?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

Die Mobilitätserhebung „MiD 2016“ ist von ihrer spezifischen Aufgabenstellung her ausschließlich darauf ausgerichtet, die Alltagsmobilität von in Deutschland ansässigen Haushalten zu erfassen. Eine Erweiterung auf Personen, die ihren Wohnsitz im Ausland haben ist nicht vorgesehen.

