

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/7565 –

Mauterhebung in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 4. Oktober 2011 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, Pläne für die Erhebung einer Pkw-Maut vorgestellt. Sein Parteichef Horst Seehofer hatte schon am 1. Juni 2011 im Interview mit der „Passauer Neuen Presse“ erklärt, das Ziel einer solchen Maut sei, dass „deutsche Kraftfahrer nicht zusätzlich belastet werden, sondern dass andere, die unsere Straßen in Deutschland benutzen, dafür zahlen.“

Gleichzeitig lehnt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion der FDP, Patrick Döring gegenüber dem „SPIEGEL“ vom 10. Oktober 2011 die Einführung einer Pkw-Maut ab und schlägt stattdessen vor, die Grenze der Erhebung für die Lkw-Maut im Zuge der Neuausschreibung der Toll-Collect-Verträge bis 2015 von 12 Tonnen auf 3,5 Tonnen zu reduzieren.

Der Rat der Europäischen Union hat am 12. September 2011 der überarbeiteten Wegekostenrichtlinie zugestimmt. Mit der sogenannten Eurovignettenrichtlinie können externe Umweltkosten, die durch Luftverschmutzung, Lärm und Staus durch Lkw entstehen, in die Mauterhebung einbezogen werden. Die Richtlinie soll innerhalb von zwei Jahren in nationales Recht umgesetzt werden. Gegenüber der Einführung der Pkw-Maut gibt es auch nicht unerhebliche datenschutzrechtliche Bedenken.

1. Trifft es zu, dass dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Szenarien zur Einführung einer „e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen“ vorliegen, wonach unter der Annahme, dass 100 Prozent der Fahrzeuge eine Jahresvignette für 80 Euro erwerben würden, rechnerisch 253 Mio. Euro von ausländischen Fahrzeuginhabern, aber 3 160 Mio. Euro von inländischen Fahrern erbracht würden?

Nein.

2. Trifft es zu, dass EU-rechtlich auch Vignetten verkauft werden müssten, die für kürzere Perioden, z. B. für zehn Tage, wie in Österreich, gelten, und für die entsprechend ein sehr viel geringerer Vignettenpreis gelten würde?

Ja.

3. Wie bewertet die Bundesregierung unter sozialen Aspekten den Umstand, dass mit einer Vignette, Wenigfahrer mit kleinen Autos, die regelmäßig fahren und damit eine Jahresvignette bräuchten, genauso belastet würden, wie Vielfahrer, die z. B. als Geschäftsreisende mit einem Oberklassefahrzeug, jährlich mehrere zehntausend Kilometer auf deutschen Autobahnen zurücklegen?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Pkw-Vignette, die alle mautpflichtigen Fahrzeuge unabhängig von Euro-Norm und CO₂-Ausstoß mit der gleichen Abgabe belegt, den umwelt- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung widerspricht?
Falls nein, inwieweit wäre eine solche „Flatrate“ für alle Fahrzeuge mit den umwelt- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung vereinbar?

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

Bewertungen zu den Auswirkungen einer Pkw-Vignette auf einzelne Nutzergruppen bzw. auf die umwelt- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung könnten nur auf der Grundlage eines konkreten Konzepts vorgenommen werden, das die wesentlichen Eckpunkte einer Mauterhebung beschreibt. Ein solches liegt derzeit in der Bundesregierung nicht vor.

5. Welche Abschätzungen über die absoluten Erhebungskosten für die Einführung einer Pkw-Vignette liegen der Bundesregierung vor?
6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Erhebungskosten bei einem Jahresvignettenpreis von 80 Euro über dem Finanzierungsbeitrag ausländischer Fahrer aus einer Pkw-Vignette liegen würden, dass also schon eine schwarze Null nur durch Pkw-Mauteinnahmen inländischer Autofahrer erreicht werden könnte?
Falls diese Auffassung nicht geteilt wird, welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, dass die Erhebungskosten unter den Einnahmen von ausländischen Autofahrern liegen würden?

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

Die Erhebungskosten einer Vignette wären von der konkreten Ausgestaltung der Vignette und den mit einem Mautbetreiber zu schließenden Verträgen abhängig, so dass die Bundesregierung hierzu derzeit keine Aussagen treffen kann.

7. Welche nicht direkt monetären Kosten (Zeitaufwand für Anschaffung einer Vignette etc., Zeitverluste bei Kontrollen) werden auf Seiten der Verkehrsteilnehmer bei Einführung einer Vignette anfallen?
8. Hat die Bundesregierung entsprechende Kalkulationen durchgeführt, und auf welcher Methode?
9. Sieht die Bundesregierung auch das im Bereich des Normenkontrollrats angewendete Standardkostenmodell als geeignet an, diese Kosten zu erfassen, und wie ist diese Sichtweise begründet?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Höhe der nicht direkt monetären Kosten wäre von der konkreten Ausgestaltung einer Vignette abhängig, so dass die Bundesregierung hierzu derzeit keine Angaben machen kann.

10. Welcher Nettobetrag sollte aus einer Pkw-Vignette aus Sicht der Bundesregierung mindestens erzielt werden, um die Investitionslinie für Bundesfernstraßen verstärken zu können?

Einnahmen aus einer Pkw-Vignette müssten im Gesamtzusammenhang mit anderen Finanzierungsquellen sowie mit der Gesamtbelastung der Nutzer durch Verkehrsabgaben bewertet werden. Belastbare Aussagen könnten hier nur auf der Grundlage eines konkreten Konzepts getroffen werden, das in der Bundesregierung derzeit nicht vorliegt.

11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um deutsche Autofahrer durch Kompensationen zu entlasten, und wie kann rechtssicher festgelegt werden, dass dies nicht gegen den Gleichheitsgrundsatz verstößt?

Die Herleitung möglicher Kompensationen und deren rechtliche Bewertung könnte nur auf der Grundlage eines konkreten Konzepts vorgenommen werden, das der Bundesregierung derzeit nicht vorliegt.

12. Inwieweit hat die Bundesregierung durch Gutachten, Studien oder Beratungsaufträge die europarechtlichen Fragen einer Kompensation für inländische Autofahrer prüfen lassen?

Welche Gutachten, Studien oder Beratungsaufträge an wen und mit welchem Ergebnis sind dabei vergeben worden?

Im Rahmen der laufenden Rechtsberatung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde eine Kurzexpertise eingeholt, deren abschließende Ergebnisse noch nicht vorliegen.

13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Kompensation inländischer Autofahrer notifizierungspflichtig bei der Europäischen Kommission wäre?
14. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Haltung der Kommission in dieser Frage genauso ablehnend sein wird, wie bei dem von der Großen Koalition (Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD) unternommenen Versuch, als Harmonisierungsmaßnahme für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe eine Rückerstattung in Deutschland gezahlter Steuern auf Kraftstoffe zu erwirken?

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

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

15. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Straßengüterverkehr in Deutschland bisher nicht für die von ihm verursachten externen Kosten aufkommt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Wenn nein, warum nicht?

Eine Anlastung externer Kosten ist derzeit nicht geplant.

16. Inwieweit hat die Bundesregierung folgenden Auftrag aus dem Energiekonzept der Bundesregierung vom 28. September 2010 abgearbeitet, und zu welchem Ergebnis ist sie dabei gekommen: „Emissionsabhängig gespreizte Nutzerkosten setzen Anreize für einen effizienten und umweltverträglichen Güterverkehr. Die Bundesregierung wird prüfen, wie die Lkw-Maut so ausgestaltet werden kann, dass von ihr verstärkt derartige Anreize ausgehen.“

Die bisherige Spreizung der Mautsätze nach Emissionsklasse der Fahrzeuge hat sich bewährt. Der Anteil von schadstoffarmen EURO IV, V und EEV-Fahrzeugen an den mautpflichtigen Fahrleistungen lag im September 2011 bereits bei über 80 Prozent (gegenüber rd. 59 bzw. rd. 70 Prozent in den Jahren 2009 und 2010).

17. Welche Rechtsanpassungen aufgrund der novellierten Eurovignettenrichtlinie sind notwendig, welche Gesetze bzw. Verordnungen sollen hierfür geändert bzw. neu geschaffen werden, und wann soll diese Rechtsanpassung erfolgen?

Die Umsetzungsfrist der novellierten Eurovignettenrichtlinie 2011/76/EU läuft bis zum 16. Oktober 2013. Aufgrund der Freiwilligkeit der neu eingeführten Maßnahmen sind materielle Anpassungen derzeit nicht notwendig.

18. Inwiefern wird die Bundesregierung bei der Bemessung von verkehrsbedingter Luftverschmutzung, von verkehrsbedingter Lärmbelastung und Verkehrsstaukosten auf die Vorschläge des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“ (CE Delft: 2008) zurückgreifen?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

19. Falls nicht auf die Berechnungsmethoden von CE Delft zurückgegriffen werden sollte, welche alternativen Berechnungsmethoden sollen genutzt oder entwickelt werden?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

20. Kann die Internalisierung externer Kosten mit der überarbeiteten Eurovignette im bestehenden Lkw-Mautsystem umgesetzt werden?
21. Welche Vertragsveränderungen sind hierzu beim laufenden Vertrag mit der Toll Collect GmbH nötig oder kann die Eurovignette erst mit der Neuausschreibung der Verträge erfolgen?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die externen Lärmkosten können im bisherigen Mautsystem nicht angelastet werden, solange ein manuelles Mauteinbuchungsverfahren angeboten wird.

Im Übrigen wären für alle externen Kosten entsprechende technische Anpassungen vertraglich mit der Mautbetreibergesellschaft zu vereinbaren.

22. Soll die Eurovignettenrichtlinie auch für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen gelten?
 - a) Falls ja, welche Fahrzeuge sollen in die Mautpflicht aufgenommen werden?
 - b) Falls nein, warum nicht?
23. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die Umsetzung der Eurovignettenrichtlinie bis 2013 und die vorgeschlagene Absenkung der Lkw-Maut im Zuge der Neuausschreibung der Toll-Collect-Verträge bis 2015 von 12 Tonnen auf 3,5 Tonnen miteinander zu verbinden?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich des Geltungsbereichs der Eurovignettenrichtlinie wird auf Artikel 2 Buchstabe d in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 1999/62/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/76/EU, verwiesen.

Eine Einbeziehung von Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ist derzeit nicht geplant.

24. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Ansatz in der Eurovignettenrichtlinie, nachdem eine entfernungsabhängige Maut das beste Instrument zur gerechten und wirksamen Anlastung der Kosten ist, da eine Maut in Nutzungsintensität, -ort und -zeit variabel ist und deshalb die Höhe von Mautgebühren so festgesetzt werden kann, dass sie dem tatsächlichen Fahrzeuggebrauch und damit den von den Nutzern tatsächlich verursachten externen Kosten entspricht?

Das derzeitige Lkw-Mautsystem setzt den Ansatz einer entfernungsabhängigen Maut um. Eine örtliche und zeitliche Differenzierung ist derzeit nicht geplant.

25. Wie hoch war die durchschnittlich erhobene Lkw-Maut im ersten Halbjahr 2011, und wie hoch dürfte der durchschnittliche Mautsatz für das Jahr 2011 bzw. 2012 nach dem geltenden Wegekostengutachten liegen?

Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die mautpflichtigen Lkw die von ihnen verursachten Infrastrukturkosten in voller Höhe tragen sollten?

Falls diese Auffassung nicht geteilt wird, aus welchen Gründen ist eine Unterdeckung der Wegekosten durch Lkw über 12 Tonnen gerechtfertigt?

Der durchschnittlich erhobene Mautsatz lag im ersten Halbjahr 2011 bei ca. 16,98 Cent pro km. Im geltenden Wegekostengutachten ist für 2011 kein durchschnittlicher Mautsatz ausgewiesen, der entsprechende Wert lag in 2010 aber bei 17 Cent pro km und liegt in 2012 bei 18 Cent pro km.

Eine Anhebung der Mautsätze ist in dieser Legislaturperiode nicht vorgesehen.

