

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Jan Korte, Caren Lay,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/3670 –**

Rechtliche Fragen zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Infrastrukturabgabengesetz

1. Beabsichtigt die Bundesregierung – vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 26 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 18/3518 (Plenarprotokoll 18/75, Anlage 14) – ihre internen Berechnungen, auf denen die Aussage in der Gesetzesbegründung, demnach von den „Gesamteinnahmen (brutto) aus der Infrastrukturabgabe [...] rund 700 Mio. Euro auf nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge entfallen“, lediglich zu erläutern, oder wird sie diese vollständig offenlegen (bitte begründen)?

Zu welchem konkreten Zeitpunkt wird die Bundesregierung dies tun?

Es ist beabsichtigt, die Einnahmeherechnungen zur Infrastrukturabgabe im Laufe der parlamentarischen Beratung des Gesetzentwurfs darzulegen.

2. Wieso gibt die Bundesregierung die jährlichen Nettoeinnahmen mit „rd. 500 Mio. Euro im Jahr an“, obwohl von den geschätzten Bruttoeinnahmen in Höhe von rund 700 Mio. Euro durch auf nicht im Inland zugelassenen Pkw nicht nur die in diesem und dem ebenfalls am 17. Dezember 2014 im Bundeskabinett beschlossenen „Entwurf eines Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes“ angegebenen jährlichen Kosten von insgesamt 205,4 Mio. Euro abzuziehen sind, sondern aus den Einnahmen auch die einmaligen Kosten in Höhe von insgesamt 455,6 Mio. Euro zu bestreiten sind?
3. Über welchen Zeitraum sollen die einmaligen Kosten aus den Einnahmen abgezahlt werden?
4. Warum sagt die Bundesregierung nicht, dass – bei einer Umrechnung der einmaligen Kosten auf vier Jahre – die jährlichen Kosten über 300 Mio. Euro im Jahr betragen würden?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung der Bundesfernstraßen vorgesehenen einmaligen Kosten fallen in den ersten drei Jahren an. Eine Umrechnung ist nicht sachgerecht.

5. Ist für die geplante Vergabe der Errichtung und des Betriebs des Systems zur Erhebung der Infrastrukturabgabe an einen privaten Betreiber (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/146-dobrindt-infrastrukturabgabe.html) in jedem Fall eine europaweite Ausschreibung erforderlich (bitte mit Begründung)?

Wenn nein, welche weitere Möglichkeiten kommen in Betracht (bitte jeweils begründen)?

Grundsätzlich wäre eine europaweite Ausschreibung erforderlich, da die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen.

6. Wie lange wird das Vergabeverfahren voraussichtlich dauern, und wann soll es beginnen (bitte mit Begründung)?

Ein mögliches Vergabeverfahren wird voraussichtlich sechs Monate dauern und sollte unmittelbar nach Abschluss der vorbereitenden Arbeiten beginnen.

7. Bis wann wird die Leistungsbeschreibung für die geplante Vergabe zur Errichtung und zum Betrieb des Erfassungssystems an Dritte erstellt sein (bitte mit Begründung)?
8. Wann wird voraussichtlich die entsprechende Veröffentlichung bzw. Bekanntmachung im EU-Amtsblatt erfolgen (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Leistungsbeschreibung soll in der ersten Jahreshälfte 2015 erstellt werden, um unmittelbar danach die Ausschreibung im EU-Amtsblatt veröffentlichen zu können.

9. Welche Vertragslaufzeit zum Betrieb des Erfassungssystems ist geplant (bitte mit Begründung)?

Die Vertragslaufzeit für den Betrieb des Erhebungssystems steht noch nicht fest.

10. Wieso hat sich die Prognose der Vergütung für den geplanten privaten Betreiber im Vergleich zum Entwurf vom 29. Oktober 2014 dahingehend geändert, dass sich der voraussichtliche einmalige Aufwand für die Errichtung um nunmehr 69 Mio. Euro auf „rund 335 Mio. Euro“ und die jährlichen Betriebskosten um 30 Mio. Euro auf nun „rund 164 Mio. Euro“ erhöht haben?

Die Änderungen im Vergleich zum Entwurf vom 29. Oktober 2014 resultieren aus der Verlagerung von Aufgaben vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) auf das Kraftfahrt-Bundesamt sowie auf Anpassungen der Verwaltungsabläufe.

11. Wer hat diese Prognose (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 26 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 18/3518, Plenarprotokoll 18/75, Anlage 14) erstellt?
12. Wer hat an dieser Prognose mitgewirkt (bitte jeweils Namen und Organisation nennen)?

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

Die Prognose wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellt.

13. Welche Gespräche hat die Bundesregierung mit Vertretern der Toll Collect GmbH oder deren Gesellschaftern geführt, in denen über die Möglichkeit einer Erhebung der Infrastrukturabgabe durch diese gesprochen wurde (ggf. Datum und Namen der Beteiligten nennen)?
14. Welche Gespräche hat die Bundesregierung mit Vertretern der Firma AGES Maut System GmbH & Co. KG geführt, in denen über die Möglichkeit einer Erhebung der Infrastrukturabgabe durch diese gesprochen wurde (ggf. Datum und Namen der Beteiligten nennen)?

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

Vertreter des BMVI haben in der Vergangenheit mit verschiedenen Unternehmen, unter anderem auch mit der Firma AGES sowie der Toll Collect GmbH und deren Eigentümern, allgemeine Informationsgespräche zum Thema Straßenbenutzungsgebühren geführt.

15. Sind die Kosten für die technische Seite der Kontrolle in den im Gesetzentwurf genannten Kosten der privaten Betreiber bereits berücksichtigt?
Wenn ja, in welcher Höhe?
Wenn nein, warum nicht?
16. Wie hoch werden die Kosten für die Anlagen und Ausrüstungen zur Kontrolle der Infrastrukturabgabe – gegliedert nach einzelnen Unterpunkten – jeweils genau prognostiziert?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abschätzung des Kontrollaufwandes beim BAG enthält anteilig Sachkosten für den Aufbau und Betrieb von Anlagen und Ausrüstungen der automatischen Kontrolle, der mobilen Kontrolle sowie der zentralen Systeme. Die im Gesetzentwurf enthaltenen Kosten beim BAG berücksichtigen auch anteilige Kosten für Leistungen, die einem privaten Betreiber übertragen werden könnten. Eine detaillierte Untergliederung nach einzelnen Unterpunkten kann erst nach Vorliegen der endgültigen Gesamtkonzeption für die Kontrolle der Infrastrukturabgabe erfolgen.

17. Bedeutet die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 29 der Abgeordneten Sabine Leidig auf Bundestagsdrucksache 18/3518 (Plenarprotokoll 18/75, Anlage 17), dass die Toll Collect GmbH im Falle des Gewinns der Ausschreibung zur Errichtung und zum Betrieb der des Systems zur Erhebung der Infrastrukturabgabe die bestehenden Mautbrücken zur Kontrolle der Lkw-Maut nutzen könnte (bitte begründen)?

Wenn ja, teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass damit die Toll Collect GmbH im Vergleich zu konkurrierenden Unternehmen einen erheblichen Wettbewerbsvorteil hätte, denen die Nutzung dieser Mautbrücken nicht möglich wäre?

Die Möglichkeit der Nutzung bestehender Kontrollbrücken zur Kontrolle der Entrichtung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz für Zwecke der Kontrolle der Entrichtung der Infrastrukturabgabe wird im Rahmen der Erstellung des Kontrollkonzepts geprüft werden.

18. Welche Aussagen des Gutachtens von Ralf Ratzenberger (www.adac.de/_mmm/pdf/i_pkw_maut_gebuehreneinnahmen_studie_2014_218024.pdf) im Auftrag des ADAC sind aus Sicht der Bundesregierung fehlerhaft?
19. Wie erklärt sich die Bundesregierung die abweichenden Einnahmeprognosen durch ausländische Kfz zwischen dem Gesetzentwurf und dem Gutachten von Ralf Ratzenberger?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Studie von Ralf Ratzenberger enthält eigene Annahmen zu den Fahrtzwecken der Ein- und Durchfahrten pro ausländischen Pkw, wodurch sich unterschiedliche Einnahmeprognosen ergeben.

20. Wofür sollen die im Haushalt 2015 eingeplanten, aber noch mit einem Sperrvermerk versehenen insgesamt 12 Mio. Euro für externe Beratung (Sachverständige) verwendet werden, und wofür die weiteren 11 Mio. Euro mit dem gleichen Verwendungszweck in den beiden Folgejahren?

Die Haushaltsmittel sollen insbesondere für externe technische Beratung verwendet werden.

21. Wieso wird im Gesetzentwurf davon ausgegangen, dass für den Betrieb des Kontrollsystems durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) lediglich 287 Personalstellen ausreichend sind, während im Gesetzentwurf vom 29. Oktober 2014 noch von 410 Personalstellen ausgegangen wurde?

Die Anzahl der für die Kontrolle erforderlichen Personalstellen hat sich reduziert, da die Bundesregierung im Laufe der Erarbeitung des Gesetzentwurfs unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit den Kontrollaufwand überprüft hat.

22. Wie viele Personalstellen gibt es beim BAG zur Kontrolle der Lkw-Maut?

Beim BAG waren zum Stichtag 1. Oktober 2014 insgesamt 450 Beschäftigte im Lkw-Mautkontrolldienst beschäftigt.

23. Wieso geht die Bundesregierung davon aus, dass das Gesetz nicht im Bundesrat zustimmungspflichtig ist, obwohl auch für Bundesstraßen in kommunaler Baulast die Infrastrukturabgabe zu zahlen ist?

Der Entwurf des Infrastrukturabgabengesetzes erfüllt keinen der im Grundgesetz aufgeführten Zustimmungsbefähigungstatbestände.

24. Wie soll angesichts der Fassung des § 5a des Bundesfernstraßengesetzes und vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 29 der Abgeordneten Sabine Leidig auf Bundestagsdrucksache 18/3518 (Plenarprotokoll 18/75, Anlage 16), demnach der Bund Zuwendungen gewähren kann, sichergestellt werden, dass genau die betreffenden Kommunen diese erhalten?

Die Bundesregierung wird bei der Gewährung der Zuwendungen nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes dafür Sorge tragen, dass die Kommunen, in deren Baulast sich abgabepflichtige Bundesstraßen befinden, von den zusätzlichen Mitteln profitieren.

- a) Ist eine Änderung dieses Paragraphen geplant oder notwendig (bitte mit Begründung)?

Eine Änderung des § 5a des Bundesfernstraßengesetzes ist derzeit nicht geplant.

- b) Sind sonstige rechtliche Bestimmungen erforderlich (bitte mit Begründung)?

Das BMVI wird die vorhandenen rechtlichen Bestimmungen prüfen.

- c) Wie soll der den betreffenden Kommunen zustehende Anteil am Mautaufkommen konkret ermittelt werden (bitte mit Begründung)?

Der Anteil wird auf Basis der rechtlichen Bestimmungen ermittelt werden.

25. Würde eine Maut auf allen Bundesstraßen wegen des Verbotes der Doppelbesteuerung eine City-Maut in Kommunen mit Bundesstraßen in kommunaler Baulast aus rechtlichen Gründen unmöglich machen, bzw. unter welchen Bedingungen wären diese dennoch möglich (bitte mit Begründung)?

Abschnitte von Bundesstraßen in kommunaler Baulast, auf denen eine City-Maut eingeführt werden soll, können grundsätzlich von der Abgabepflicht ausgenommen werden.

26. Welche Fahrzeuge werden mit § 2 Absatz 1 Nummer 7 des Gesetzentwurfs für ein Infrastrukturabgabengesetz – vor dem Hintergrund, dass die Abgabe nur für Pkw zu entrichten ist – von der Infrastrukturabgabe ausgenommen (bitte jeweils begründen und ggf. die spezifischen Bedingungen nennen)?
- a) Fallen Taxen darunter?
- b) Fallen darunter Fahrzeuge, die über UberPop vermittelt werden?
- c) Sind darunter auch kommerzielle Limousinendienste gefasst?

Nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 des InfrAG-E sind Kraftfahrzeuge, die zu mehr als 50 Prozent der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet werden, von der Infrastrukturabgabe ausgenommen.

Der Begriff des Linienverkehrs bestimmt sich nach den §§ 42, 42a und 43 des Personenbeförderungsgesetzes. Die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr ist kein Linienverkehr. Das Vorliegen der Voraussetzungen ist im konkreten Einzelfall zu prüfen.

27. Mit welcher Begründung können Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw keine Kurzzeitevignetten erwerben, während Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw diese Möglichkeit offensteht?

Die Infrastrukturabgabe muss grundsätzlich von allen Haltern von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen jeweils für ein Jahr entrichtet werden. Hierbei ist – bei Nicht-Vorliegen von Befreiungstatbeständen – die Entrichtung der Infrastrukturabgabe Voraussetzung für die Zulassung des Fahrzeugs.

Hintergrund für die grundsätzliche Pflicht für alle Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, eine Jahresvignette zu erwerben, ist das sehr dichte Bundesfernstraßennetz in Deutschland, aufgrund dessen davon auszugehen ist, dass nahezu jeder Halter eines in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw oder Wohnmobils das Bundesfernstraßennetz nutzt.

28. Mit welcher Begründung sind Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw auf dem gesamten Bundesfernstraßennetz mautpflichtig, Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw lediglich auf Bundesautobahnen?

Hierdurch sollen negative Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr in den Grenzregionen minimiert werden.

29. Inwieweit ist die Bundesregierung auf die Mitwirkung von Behörden aus dem Ausland angewiesen, um Zahlungsansprüche gegenüber denjenigen Benutzer des Bundesfernstraßennetzes geltend zu machen und durchzusetzen, welche ihr Kfz nicht in Deutschland zugelassen haben?

Eine Mitwirkung kann erforderlich sein, wenn die Infrastrukturabgabe nicht bereits im Rahmen der Vor-Ort-Kontrolle erhoben wird.

