

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/11413 –**

### **Kosten der Pkw-Maut**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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 Diskriminierung von Unionsbürgern gegenüber KfZ-Steuerpflichtigen in Deutschland darstellen würde ([www.bundestag.de/resource/blob/493516/ab77f6cf73cf5d38bc57a0193bf808c0/p%20e-6-005-17-pdf-data.pdf](http://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](http://www.bundeshaushalt.de/fileadmin/de.bundeshaushalt/content_de/dokumente/2019/soll/Haushaltsgesetz_2019_Bundeshaushaltsplan_Gesamt.pdf)). Des Weiteren 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](http://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](http://www.n-tv.de/politik/Bund-kuendigt-Vertraege-mit-Maut-Betreibern-article21095605.html)).

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?

Die Feststellung einer Beschränkung des freien Warenverkehrs leitet der Europäische Gerichtshof (EuGH) aus der von ihm angenommenen mittelbaren Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit ab. Die Bundesregierung vertrat vor dem EuGH die Rechtsauffassung, dass insoweit keine Diskriminierung vorliegt. Auch der Generalanwalt vertrat in seinen Schlussanträgen diese Auffassung. Die Warenhändler, die mit einem im Ausland zugelassenen Fahrzeug deutsche Autobahnen befahren und deshalb infrastrukturabgabepflichtig geworden wären, stünden insoweit zwar schlechter als bisher, aber auch unter Einbeziehung der Kfz-Steuersenkung im (Gesamt-)Ergebnis nicht schlechter als ihre deutschen Konkurrenten. Vielmehr werden lediglich Wettbewerbsvorteile, die letztere bisher genossen haben, abgebaut und damit mehr Wettbewerbsgleichheit hergestellt.

Der EuGH forderte für die Behauptung, die Infrastrukturabgabe sei geeignet, den Zugang von Erzeugnissen aus anderen Mitgliedstaaten zum deutschen Markt zu behindern, da die Transportkosten und dadurch auch die Preise der beförderten Erzeugnisse erhöht würden und damit die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt wäre, insoweit keine Nachweise.

Auch die Feststellung eines Verstoßes gegen den freien Dienstleistungsverkehr beruht zentral auf der angenommenen mittelbaren Diskriminierung der überwiegend ausländischen Dienstleistungserbringer oder -empfänger. Die Infrastrukturabgabe erhöhe die Kosten der Dienstleistung, die aufgrund der Kfz-Steuerentlastung tatsächlich nur die aus einem anderen Mitgliedstaat stammenden Erbringer und Empfänger von Dienstleistungen träge. Nach der von der Bundesregierung vor dem EuGH vertretenen Auffassung führt die Infrastrukturabgabe zwar zu einer Verschlechterung des wettbewerblichen Status quo ante ausländischer Dienstleistungserbringer und -empfänger gegenüber inländischen, aber gerade nicht zu einer wettbewerbsverzerrenden Diskriminierung, weil sie im Hinblick auf den Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung insgesamt immer noch besser gestellt sind.

Die Bundesregierung wird das Urteil des EuGH, das ihre Rechtsauffassung nicht bestätigt hat, selbstverständlich beachten. Sie wird daraus den Schluss ziehen, die Infrastrukturabgabe nicht zu vollziehen.

Das Urteil ist keine grundsätzliche Absage an die Nutzerfinanzierung, die in rund 20 EU-Mitgliedstaaten umgesetzt und auf europäischer Ebene stets diskutiert wird. So sehen die Pläne der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der Revision der Eurovignetten-Richtlinie die Ausweitung des Anwendungsbereichs unter anderem auf Pkw vor. Die EU-KOM möchte mit der Revision zudem erreichen, dass zeitbezogene Vignettensysteme durch streckenbezogene Mautsysteme für alle Fahrzeuge mittelfristig ersetzt werden.

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?

Der EuGH erblickt in der Einführung der Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer, die den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zugutekommt, eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit. Die Bundesregierung vertrat vor dem EuGH die Rechtsauffassung, dass auch insoweit keine Diskriminierung vorliegt. Auch der Generalanwalt vertrat in seinen Schlussanträgen diese Ansicht. Wenn man eine wirtschaftlich-faktische Gesamtbetrachtung anstellt, muss man nach der von der Bundesregierung vor dem EuGH vertretenen Auffassung zugleich berücksichtigen, dass ohne eine gleichzeitige Kfz-Steuersenkung für die Halter in Deutschland zugelassener Fahrzeuge mit der Einführung einer Infrastrukturabgabe eine unzumutbare finanzielle Doppelbelastung eingetreten wäre. Der EuGH ist dieser Sichtweise nicht gefolgt. Die Halter inländischer und die Fahrer ausländischer Fahrzeuge sind nach der dem EuGH vorgetragenen Auffassung zwar im Hinblick auf die Benutzung der deutschen Autobahnen vergleichbar, aber gerade nicht vergleichbar, wenn man sie im Licht beider Maßnahmen prüft, d. h. wenn man sie als Nutzer der deutschen Autobahnen als auch als Steuerzahler betrachtet; denn sie sind niemals verpflichtet, deutsche Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen.

Die Bundesregierung sieht sich durch die Schlussanträge des Generalanwalts, die ein grundlegendes Missverständnis des Begriffs ‚Diskriminierung‘, nämlich die Verwechslung von Diskriminierung und einer Verschlechterung des Status quo, die für die Führer im Ausland zugelassener Fahrzeuge tatsächlich vorliegt, diagnostizierten, darin bestätigt, dass ihre dem EuGH vorgetragene Rechtsauffassung sehr gut vertretbar war.

Der EuGH räumt ein, dass es den Mitgliedstaaten freistehe, das System zur Finanzierung ihrer Straßeninfrastruktur zu ändern und auf ein System der Finanzierung durch sämtliche Nutzer umzustellen. Nicht nachvollziehbar ist dann aber die Argumentation des EuGH, die Maßnahmen seien nicht kohärent. Dabei ist es klar, dass eine partielle Umstellung des Systems von einem steuerfinanzierten auf ein nutzerfinanziertes System mit der Reduktion der Kfz-Steuerlast einhergeht. Sonst wäre es keine Umstellung, sondern eine Ergänzung der Steuerfinanzierung durch eine Straßenbenutzungsgebühr.

Die Bundesregierung wird das Urteil des EuGH, das ihre Rechtsauffassung nicht bestätigt hat, selbstverständlich beachten. Sie wird daraus den Schluss ziehen, die Infrastrukturabgabe nicht zu vollziehen.

Das Urteil ist keine grundsätzliche Absage an die Nutzerfinanzierung, die in rund 20 EU-Mitgliedstaaten umgesetzt und auf europäischer Ebene stets diskutiert wird. So sehen die Pläne der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit

der Revision der Eurovignetten-Richtlinie die Ausweitung des Anwendungsbereichs unter anderem auf Pkw vor. Die EU-KOM möchte mit der Revision zudem erreichen, dass zeitbezogene Vignettensysteme durch streckenbezogene Mautsysteme für alle Fahrzeuge mittelfristig ersetzt werden.

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?

Hätte der EuGH seine diesbezüglichen Zweifel vor dem Urteil, z. B. in der mündlichen Verhandlung, sowie deren Entscheidungserheblichkeit zum Ausdruck gebracht, hätte die Bundesregierung hierzu vorgetragen.

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)?

Eine Aufschlüsselung der bereitgestellten und abgeflossenen Haushaltsmittel explizit für die Ausschreibungen zur Realisierung der Infrastrukturabgabe ist nicht möglich. Ein Großteil der angefallenen Ausschreibungskosten bei den Beratungsleistungen der Jahre 2014 bis 2018 (siehe Antwort zu Frage 9) und ein Teil der Personalkosten (siehe Antwort zu Frage 5) sind im Zusammenhang mit der Ausschreibung der Infrastrukturabgabe entstanden.

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)?

Die bereitgestellten Haushaltsmittel für Personalstellen stellen sich folgendermaßen dar:

ISA-Ausgaben	Soll 2016 in €	Soll 2017 in €	Soll 2018 in €	Soll 2019 in €
<b>Personal</b>	6.461.000	6.218.000	11.879.000	28.551.000

Die Mittelabflüsse für Personalstellen waren wie folgt:

ISA-Personalausgaben	Ist 2016 in €	Ist 2017 in €	Ist 2018 in €	Ist 2019 in € (Stand 09.07.2019)
<b>BMVI</b>	180.000	191.000	191.000	*
<b>BAG</b>	633.000	541.000	629.000	386.000
<b>KBA</b>	966.000	928.000	1.711.000	1.241.000
<b>Gesamt</b>	1.779.000	1.660.000	2.531.000	1.627.000

\* die Personalausgaben BMVI werden erst zum Jahresende gebucht.

Die Personalstellen verteilen sich wie folgt:

ISA-Personalstellen	Haushalt 2016	Haushalt 2017	Haushalt 2018	Haushalt 2019
BMVI	3	3	3	8
BAG	50 (davon 39 gesperrt)	50 (davon 39 gesperrt)	50	245 (davon 100 gesperrt)
KBA	23 (davon 6 gesperrt)	23 (davon 6 gesperrt)	23	173
<b>Gesamt</b>	76 (davon 45 gesperrt)	76 (davon 45 gesperrt)	76	426 (davon 100 gesperrt)

Darüber hinaus sind im Haushalt 2019 im Kapitel 0813 (Zollverwaltung) für durch die Infrastrukturabgabe erwarteten Mehraufwand bei der Festsetzung und der Rechtsbehelfsbearbeitung im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer 20 Planstellen und 1 789 000 Euro für Personal- und Personalfolgekosten ausgebracht worden.

6. Wie viele der geschaffenen Stellen sind bereits besetzt worden (bitte nach Personalstellen und Organisationseinheit aufschlüsseln)?

Der Besetzungstand bis zum Stopp der Infrastrukturabgabe am 18. Juni 2019 sieht folgendermaßen aus:

1. BAG: 245 Planstellen/Stellen, davon 27 besetzt.
2. KBA: 173 Planstellen/Stellen, davon 47 besetzt.
3. BMVI: acht Planstellen, alle besetzt.
4. Zollverwaltung: 20 Planstellen, alle unbesetzt.

7. Was passiert mit den geschaffenen Personalstellen nach dem Urteil des EuGH vom 18. Juni 2019?

Die Stellenpläne des Kapitels 1201 Tgr.03 (Infrastrukturabgabe, 423 Planstellen/Stellen) sowie des BMVI (3 Planstellen) wurden im Regierungsentwurf zum Haushalt 2020 entsprechend der Ist-Besetzung zum 18. Juni 2019 nach Anzahl und Wertigkeit angepasst. Alle neuen Personalbesetzungsmaßnahmen in BAG und KBA wurden gestoppt. Die ausgebrachten Planstellen/Stellen werden mit kw-Vermerken versehen. Das bedeutet, dass die Behörden jede passende frei werdende Stelle zunächst für das für die Infrastrukturabgabe eingestellte Personal verwenden müssen.

Darüber hinaus sind die im Bundeshaushalt 2019 bei Kapitel 0813 ausgebrachten 20 Planstellen im Regierungsentwurf zum Haushalt 2020 entfallen.

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)?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Die bereitgestellten Haushaltsmittel für Sachverständige (inklusive Gutachter und Beratungsleistungen) stellen sich folgendermaßen dar:

ISA-Ausgaben	Soll 2016 in €	Soll 2017 in €	Soll 2018 in €	Soll 2019 in €
<b>Sachverständige</b>	4.000.000	500.000*	16.550.000	20.285.000

\* Der Ansatz wurde mit Bewilligung des Antrags auf überplanmäßige Ausgabe auf 10 000 000 Euro erhöht.

Die bisherigen Ist-Ausgaben für Sachverständige im Einzelplan 12 waren wie folgt:

ISA - Ausgaben 1201 526 32 Sachverständige	Ist 2016 in €	Ist 2017 in €	Ist 2018 in €	Ist 2019 in € (Stand 09.07.2019)
<b>Berater</b>	6.877.000	9.453.000	15.590.000	8.270.000
<b>Sachverständige / Gutachter</b>	0	64.000	134.000	571.000
<b>Gutachten EU Rechtskosten EuGH</b>	8.000	22.000	11.000	4.000
<b>Gesamt</b>	6.885.000	9.539.000	15.735.000	8.845.000

Die Beratungsaufträge und Mittelabflüsse setzen sich insbesondere folgendermaßen zusammen:

ISA-Ausgaben	2016	2017	2018	01.01.2019- 09.07.2019
Beratungsleistungen	in €	in €	in €	in €
<b>Universität Bonn</b>	8.400	21.700	10.325	4.431
<b>Ernst&amp;Young GmbH</b>	1.296.603	-	-	-
<b>Greenberg Traurig</b>	1.921.400	4.785.135	5.910.653	1.654.841
<b>PricewaterhouseCoopers</b>	3.014.844	4.381.861	6.207.989	1.615.838
<b>Institute for Economic Research and Consulting GmbH</b>	-	64.379	-	-
<b>Prof. Dr. Fritz Söllner</b>	-	-	1.210	-
<b>PD – Berater der öffentlichen Hand</b>	-	-	1.196.402	903.815
<b>P3 Group</b>	-	-	133.197	570.781
<b>Cisco Solutions GmbH</b>	15.994	-	-	-
<b>Sopra Steria AG</b>	495.617	286.016	120.651	-
<b>Synework AG</b>	132.162	-	-	-
<b>TÜV Info-Technik GmbH</b>	-	-	1.563.445	2.751.805
<b>Areto Consulting GmbH</b>	-	-	160.386	314.012
<b>Capgemini</b>	-	-	398.155	432.742
<b>demicon GmbH</b>	-	-	4.645	-
<b>Fabasoft GmbH</b>	-	-	27.787	81.485
<b>Prof. Dr. Dietmar Gosch</b>	-	-	-	7.786
<b>RA Markus Hartung</b>	-	-	-	5.950
<b>RA Gerald Spindler</b>	-	-	-	5.950
<b>ARGE</b>	-	-	-	495.297

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)?

Die bereitgestellten und abgeflossenen Ausgaben für Sachmittel stellen sich wie folgt dar:

ISA-Ausgaben	Soll 2016 in €	Ist 2016 in €	Soll 2017 in €	Ist 2017 in €	Soll 2018 in €	Ist 2018 in €	Soll 2019 in €	Ist 2019 in € (Stand 09.07.2019)
<b>Sachmittel</b>	768.000	231.000	1.011.000	335.000	8.800.000	747.000	37.558.000	3.522.000

Bei den verausgabten Sachmitteln handelt es sich vor allem um die Folgenden:

ISA-Sachmittel	Ist 2016 in €	Ist 2017 in €	Ist 2018 in €	Ist 2019 in € (Stand 09.07.2019)
<b>Büromöbel, Verbrauchsmittel, Geschäftsbedarf</b>	222.000	335.000	407.000	1.387.000
<b>Entwicklungs- und Wartungskosten für Software, Software – Lizenzen, IT - Hardware</b>	9.000	0	340.000	2.135.000
<b>Gesamt</b>	231.000	335.000	747.000	3.522.000

11. Was passiert mit den erworbenen Sachmitteln nach dem Urteil des EuGH vom 18. Juni 2019?

Im Kraftfahrt-Bundesamt wird die Weiterverwendung oder Veräußerung der beschafften Sachmittel geprüft. Sofern eine Weiterverwendung möglich ist, werden diese grundsätzlich in den KBA-eigenen Haushalt übernommen und weiter verwendet.

Die Entwicklung der Kontrolle der Infrastrukturabgabe erfolgte unter Berücksichtigung überschneidender Anforderungen aller Kontrolldienste des BAG. Daher ist vorgesehen, wesentliche Investitionen in den anderen Kontrolldiensten weiter zu nutzen.

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)?

Rechtskosten rund um das Verfahren vor dem EuGH sind in Höhe von etwa 45 000 Euro im Einzelplan 12 entstanden. Die Haushaltsmittel wurden aus dem Haushaltstitel 1201 526 32 Sachverständige bereitgestellt. Beim BMWi sind weitere Kosten in Höhe von 7 115 Euro entstanden.

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)?

Die Ausgaben des Bundes im Zusammenhang der Einführung der Infrastrukturabgabe stellen sich für die Jahre 2014 und 2015 wie folgt dar:

ISA-Ausgaben	2014 in €	2015 in €
Personal	0	1.190.000
Sonst. Sächliche Verwaltungs-kosten und sonstige Kosten (u. a. Berater)	0	1.300.000
Gutachten	61.000	29.000
Gesamt	61.000	2.519.000

Eine detaillierte Unterteilung ist nicht möglich, da die Aufnahme der Titelgruppe für die Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastrukturabgabe erst ab dem Haushaltsjahr 2016 erfolgt ist.

Die Ausgaben des Bundes im Zusammenhang der Einführung der Infrastrukturabgabe stellen sich im Einzelplan 12 für die Jahre 2016 bis einschließlich 2019 wie folgt dar:

ISA-Ausgaben	Soll 2016 in €	Ist 2016 in €	Soll 2017 in €	Ist 2017 in €	Soll 2018 in €	Ist 2018 in €
Personal	6.461.000	1.779.000	6.218.000	1.660.000	11.879.000	2.531.000
Sachmittel	768.000	231.000	1.011.000	335.000	8.800.000	747.000
Sachverständige	4.000.000	6.885.000	500.000*	9.539.000	16.550.000	15.735.000
Gesamt	11.229.000	8.895.000	7.729.000	11.534.000	37.229.000	19.013.000

ISA-Ausgaben	Soll 2019 in €	Ist 2019 in € (Stand 09.07.2019)
Personal	28.551.000	1.627.000
Sachmittel	37.558.000	3.522.000
Sachverständige	20.285.000	8.845.000
Gesamt	86.394.000	13.994.000

\* Der Ansatz wurde mit Bewilligung des Antrags auf überplanmäßige Ausgabe auf 10 000 000 Euro erhöht.

Darüber hat die Bundesfinanzverwaltung im Einzelplan 08 für vorbereitende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastrukturabgabe bisher insgesamt rund 9 600 Euro verausgabt (Stand: 9. Juli 2019).



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)?

Im Jahr 2019 fallen beim BMVI voraussichtlich noch Verbindlichkeiten in Höhe von rund 9,5 Mio. Euro an. Diese setzen sich aus noch nicht abgerechneten Beratungsleistungen, Personalkosten und weitere Kosten im Zusammenhang mit der Abwicklung der Infrastrukturabgabe zusammen.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt müssen voraussichtlich im Jahr 2019 noch Verbindlichkeiten in Höhe von etwa 6,3 Mio. Euro bedient werden. Diese setzen sich vor allem aus Personalkosten sowie bereits beauftragten Gebäudeumbaumaßnahmen zusammen. Weitere Kosten entstehen noch im Zusammenhang mit bereits geschlossenen Mietverträgen.

Beim Bundesamt für Güterverkehr fallen voraussichtlich im Jahr 2019 noch Verbindlichkeiten in Höhe von rund 3,5 Mio. Euro an. Diese setzen sich insbesondere aus Personalkosten und für bereits beauftragte IT-Entwicklungen im Zusammenhang mit der Kontrollzentrale und weiterer IT-Systeme zusammen.

Im Einzelplan 08 bestehen in Bezug auf die Einführung der Infrastrukturabgabe noch Verbindlichkeiten in Höhe von rund 16 000 Euro (Stand: 9. Juli 2019).

Damit ergibt sich im Haushaltsjahr 2019 ein restlicher Mittelbedarf in Höhe von insgesamt etwa 19,3 Mio. Euro. Das BMVI ist bestrebt diesen Mittelbedarf kontinuierlich zu reduzieren, z. B. indem laufende Verträge rückabgewickelt werden.

Für den Haushalt 2020 geht die Bundesregierung derzeit von einem Gesamtansatz der Titelgruppe Infrastrukturabgabe in Höhe von etwa 8,2 Mio. Euro aus, davon etwa 2 Mio. Euro für Sachkosten und der Rest für Personalaufwendungen.

Die Bundesregierung ist bestrebt, die Folgekosten aufgrund der Rückabwicklung der Infrastrukturabgabe sowohl im Jahr 2019 als auch im Jahr 2020 so minimal wie möglich zu halten.

Ab dem Jahr 2021 sollen keine Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastrukturabgabe mehr entstehen. Dies wird im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2021 und des Finanzplans bis 2024 entsprechend berücksichtigt.

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?
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?

Die Fragen 15, 16, 24 und 25 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2020 wurden die Auswirkungen des EuGH-Urteils bereits nachvollzogen, für das Haushaltsjahr 2020 fallen keine Investitionsmittel weg. Die Auswirkungen in den Folgejahren werden im Rahmen der Aufstellung des Regierungsentwurfs 2021 und des Finanzplans bis 2024 berücksichtigt.

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)?

Am 18. Juni 2019 wurde nach dem Urteil des EuGH eine Task Force im BMVI unter der Leitung des zuständigen Staatssekretärs im BMVI eingerichtet. Die aus dem Urteil entstandenen rechtlichen und organisatorischen Auswirkungen werden durch die Task Force aufgearbeitet. Die Task Force dient insbesondere der formlosen Koordinierung und der mündlichen Aussprache. Der Teilnehmerkreis der Task Force variiert und orientiert sich an den besprochenen Themen und Fragestellungen. Beteiligt sind Beamtinnen und Beamte des BMVI und externe rechtliche Berater.

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?

Der Vertrag über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines Systems für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sowie der Vertrag über die Planung, Entwicklung, Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des automatischen ISA-Kontrolleinrichtungssystems sind als „VS – Vertraulich“ eingestuft und können von den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Haushaltsausschusses, deren fachlich zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den zuständigen Fraktionsmitarbeitern in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages eingesehen werden. Aufgrund der Einstufung „VS – Vertraulich“ ist eine Wiedergabe des vertraglichen Inhaltes nicht möglich.

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?

Nachdem das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (InfrAG) vom Deutschen Bundestag ohne Einspruch des Bundesrates beschlossen wurde und am 12. Juni 2015 in Kraft getreten war, hat die EU-Kommission (KOM) gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

Im Dezember 2016 hat das BMVI mit der KOM Änderungen am bestehenden Rechtsrahmen vereinbart, die mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des InfrAG umgesetzt wurden. Die KOM hat daraufhin am 17. Mai 2017 das Vertragsverletzungsverfahren eingestellt und bestätigt, dass die angekündigten Änderungen

---

\* Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

eine EU-Rechtskonformität des deutschen Mautsystems gewährleisten (Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 1. Dezember 2016; [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-4221\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4221_de.htm)).

Direkt nach der Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens wurde das europaweite Vergabeverfahren zur Erhebung und automatischen Kontrolle der Infrastrukturabgabe am 9. Juni 2017 gestartet.

Erst nach dem bereits eröffneten Vergabeverfahren hat Österreich im Juni 2017 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Die Vergabeverfahren wurden weiter fortgeführt. Ein Abwarten bis zur Beendigung des Vertragsverletzungsverfahrens zwischen AUT und DEU hätte zu einer mehrjährigen Verzögerung der Einführung einer Infrastrukturabgabe geführt. Mit der Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens durch die EU-KOM ergab sich auch kein Anlass für Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland.

Während der gesamten Projektlaufzeit zur Einführung einer Infrastrukturabgabe wurde gemäß den gängigen Projektmanagementstandards ein Risikomanagement – unterstützt von externem Sachverstand – betrieben. Dabei wurden sämtlich relevante Risiken identifiziert und bewertet, die einen Einfluss auf den Projekterfolg haben könnten. Für die Identifikation und Bewertung von Risiken wurden mehrere Risikoworkshops durchgeführt. An den Workshops nahmen die technisch/wirtschaftlichen, rechtlichen und Projektmanagement-Berater des Bundes teil. Damit sollte ein größtmöglicher Einbezug von Expertenwissen aus unterschiedlichen Fachbereichen sichergestellt werden, da die Risikobetrachtungen auch Niederschlag in den wirtschaftlichen Betrachtungen in Form von Risikokosten gefunden haben. Im Rahmen des Risikomanagements wurde fortlaufend auch das Risiko einer möglichen mangelnden Konformität zu nationalen und europäischen Gesetzgebungen bewertet. Das Risiko wurde von den externen Experten als niedrig eingeschätzt.

Als Ergebnis des Abwägungsprozesses wurden im Haushalt 2018 die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Einbindung von Auftragnehmern zur Errichtung und Betrieb des Infrastrukturabgabesystems geschaffen, indem Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht wurden, um auf dieser Basis die Verträge abschließen zu können.

Der Zuschlag ist vor der Entscheidung des EuGH erteilt worden, um Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe so schnell wie möglich für den Bund sicherzustellen. Zum Zeitpunkt des Zuschlags war offen, wann das Urteil ergehen würde. Eine Urteilsverkündung hätte ab dem Antrag des Generalanwalts (Februar 2019) bis zu einem Jahr dauern können. Wäre der Auftrag erst nach einer Klageabweisung durch den EuGH vergeben worden, hätte dies zu einer verspäteten Einführung der Infrastrukturabgabe und zu erheblichen Einnahmeausfällen für den Bundeshaushalt und die Finanzplanung geführt. Eine negative Entscheidung des EuGH hätte im Übrigen zur Aufhebung des Vergabeverfahrens und möglichen Schadensersatzzahlungen geführt.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 16. Januar 2019 vom Bundesverkehrsminister über den Vertragsschluss mit dem Betreiber Erhebung am 30. Dezember 2018 eingehend unterrichtet wurde.

20. Wurde die Bundesregierung bei den getätigten Vertragsabschlüssen für die Kontrolle und für die Erhebung der Infrastrukturabgabe beraten, und wenn ja, durch wen?

Die Vergabeverfahren wurden durch die rechtlichen und technisch/wirtschaftlichen und Projektmanagement-Berater des BMVI begleitet.

Die Vergabeverfahren wurden durch GT Law und KPMG Law, PricewaterhouseCoopers und TÜV Rheinland Inter Traffic sowie ab 2018 durch die Partnerschaften Deutschland begleitet.

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?

Der Vertrag über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines Systems für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sowie der Vertrag über die Planung, Entwicklung, Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des automatischen ISA-Kontrolleinrichtungssystems sind als „VS – Vertraulich“ eingestuft und können von den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Haushaltsausschusses, deren fachlich zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den zuständigen Fraktionsmitarbeitern in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages eingesehen werden. Aufgrund der Einstufung „VS – Vertraulich“ ist eine Wiedergabe des vertraglichen Inhaltes nicht möglich.\*

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?

BMVI liegen keine Forderungen der Vertragspartner/Auftragnehmer vor. Ob und eventuell in welcher Höhe Entschädigungszahlungen auf Grund der Kündigung des Betreibervertrages zu leisten sind, ist derzeit rein spekulativ.

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?

Der Vertrag über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines Systems für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sowie der Vertrag über die Planung, Entwicklung, Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des automatischen ISA-Kontrolleinrichtungssystems sind als „VS – Vertraulich“ eingestuft und können von den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Haushaltsausschusses, deren fachlich zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den zuständigen Fraktionsmitarbeitern in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages eingesehen werden. Aufgrund der Einstufung „VS – Vertraulich“ ist eine Wiedergabe des vertraglichen Inhaltes nicht möglich.\*

---

\* Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

BMVI hat das Vertragsverletzungsverfahren stets durch externe Berater begleiten lassen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

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?

Nach dem Urteil des EuGH am 18. Juni 2019 ist die Infrastrukturabgabe in der in den deutschen Gesetzen vorgesehenen Form vom Tisch. Alle Arbeiten zur Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland wurden noch am 18. Juni 2019 gestoppt. Das Urteil ist keine grundsätzliche Absage an die Nutzerfinanzierung, die in rund 20 EU-Mitgliedstaaten umgesetzt und auf europäischer Ebene weiter diskutiert wird. So sehen die Pläne der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der Revision der Eurovignetten-Richtlinie die Ausweitung des Anwendungsbereichs unter anderem auf Pkw vor. Die EU-KOM möchte mit der Revision zudem erreichen, dass zeitbezogene Vignettensysteme durch streckenbezogene Mautsysteme für alle Fahrzeuge mittelfristig ersetzt werden.

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?

BMVI beabsichtigt derzeit nicht, ein erneutes Vergabeverfahren zur Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH durchzuführen.





