

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay,  
Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/2341 –**

### **Haushaltswirksamkeit der Pkw-Maut**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Da in Deutschland über Jahrzehnte viel in den Neubau, aber zu wenig in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur investiert wurde, sind die Verkehrswege hierzulande teilweise in einem erbärmlichen Zustand. Den investiven Nachholbedarf haben zwei von der Bundesregierung eingesetzte Kommissionen (Daehre/Bodewig) monetär bewertet und einen zusätzlichen Finanzbedarf für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur von 7,2 Mrd. Euro ermittelt. Um weitere Geldquellen zu erschließen, will die Bundesregierung – im Einklang mit den Vorstellungen der Europäischen Union (EU) – vermehrt auf eine Nutzerfinanzierung setzen und hat neben der Ausweitung der Lkw-Maut die Einführung einer Pkw-Maut vereinbart, welche gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD folgende Rahmenbedingungen erfüllen muss:

„Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw erheben (Vignette) mit der Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute. Die Ausgestaltung wird EU-rechtskonform erfolgen. Ein entsprechendes Gesetz soll im Verlauf des Jahres 2014 verabschiedet werden.“ (Koalitionsvertrag, S. 29).

Auf einer Pressekonferenz am 7. Juli 2014 stellte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die Eckpunkte seines Konzeptes für die Pkw-Maut vor. Dementsprechend soll die Pkw-Maut auf allen öffentlichen Straßen im Bundesgebiet erhoben werden, Kurzzeitvignetten für den Zeitraum von zehn Tagen und zwei Monaten verfügbar sein, die Berechnung der Mautsätze für eine Jahresvignette analog zur Berechnungssystematik der Kfz-Steuer erfolgen und Halterinnen und Haltern von in Deutschland zugelassenen Pkw sollen die Mautkosten durch eine direkte Verrechnung mit der Kfz-Steuer erstattet werden.

Darüber hinaus unterstellen die im „Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) präsentierten Zahlen, allen voran der Verweis auf Nettoeinnahmen

von jährlich 600 Mio. Euro, dass bereits umfangreiche Berechnungen zur Haushaltswirksamkeit der Pkw-Maut vorliegen, welche jedoch kritischen Modellrechnungen wie z. B. der vom ADAC e. V. in Auftrag gegebenen Kurzstudie „Abschätzung der Gebühreneinnahmen aus einer Autobahnvignette für Pkw“ widersprechen.

1. Wer hat die im „Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe“ dargestellten Berechnungen hinsichtlich des Einnahmepotenzials sowie der Erhebungskosten der Pkw-Maut vorgenommen (bitte entsprechendes Referat eines Bundesministeriums und/oder privaten Auftragnehmers unter Angabe des Titels der gutachterlichen Stellungnahme angeben), und wann und von wem wurden diese Berechnungen validiert?

Die Federführung zum Thema Infrastrukturabgabe liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Zuständigkeitsverteilung ergibt sich aus dem Organisationsplan.

2. Wie verteilen sich die vom BMVI angegebenen jährlichen Gesamteinnahmen aus der Pkw-Maut in Höhe von 4,7 Mrd. Euro auf die Posten
  - a) Einnahmen von in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw,
  - b) Einnahmen von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw,
  - c) Einnahmen aus Bußgeldern?

Laut Infopapier des BMVI werden die Gesamteinnahmen (brutto) auf jährlich rund 4,7 Mrd. Euro prognostiziert, wobei rund 3,8 Mrd. Euro auf in Deutschland kraftfahrzeugsteuerpflichtige Pkw und rund 860 Mio. Euro auf in Deutschland nicht kraftfahrzeugsteuerpflichtige Pkw entfallen würden. Einnahmen aus Bußgeldern wurden nicht berücksichtigt.

3. Wie verteilen sich die vom BMVI angegebenen jährlichen Kosten des Pkw-Mautsystems in Höhe von 260 Mio. Euro auf die Posten
  - a) Erhebungskosten (bitte detailliert aufschlüsseln),
  - b) Kosten für die Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht,
  - c) Verwaltungskosten für die Kompensation der Mautkosten durch Verrechnung mit der Kfz-Steuer?

Die Systemkosten wurden pauschal von Erfahrungswerten prozentual von den Einnahmeprognosen abgeleitet. Die tatsächlichen Kosten hängen von der konkreten Ausgestaltung des Systems ab.

4. Wie viele Pkw, welche nicht in Deutschland zugelassen sind, nutzten in den Jahren 2009 bis 2013 die Straßenverkehrsinfrastruktur in Deutschland (bitte getrennt nach Jahresscheiben aufführen), und welches Jahr wurde von der Bundesregierung als Referenzjahr für die Hochrechnung des Einnahmepotenzials einer Pkw-Maut herangezogen?
5. Welche Berechnungsmethodik liegt der angegebene Wert der jährlich auf hiesigen Straßen verkehrenden Pkw, welche nicht in Deutschland zugelassen sind, zugrunde?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI geht, auf Grundlage der im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelten Ein- und Durchfahrten an den deutschen Grenzen, von jährlich rd. 19 Millionen nicht in Deutschland zugelassenen Pkw auf dem deutschen Straßennetz aus.

6. Von welcher Verteilung auf die einzelnen Vignettentypen (Wochen-, Monats- und Jahresvignetten) im Rahmen des Verkaufs von Vignetten an Halterinnen und Halter nicht in Deutschland zugelassener Pkw ist dabei die Bundesregierung in ihrer Prognose ausgegangen, und welcher durchschnittliche Preis für eine Jahresvignette wurde dabei unterstellt?

Der durchschnittliche Preis der Jahresvignette liegt bei ca. 88 Euro.

7. Wie viele volle Planstellen müssen im Rahmen der Einführung einer Pkw-Maut in welchen Behörden neu geschaffen werden?

Der Bundesregierung liegen hierzu noch keine Informationen vor.

8. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Beschilderung zur Anzeige der Mautpflicht auf der hiesigen Straßeninfrastruktur für den Fall, dass die Pkw-Maut
  - a) auf allen Straßen in Deutschland und
  - b) nur auf Autobahnen gilt?

Das Konzept des BMVI sieht eine Infrastrukturabgabe auf dem gesamten deutschen Straßennetz vor, eine Beschilderung ist in diesem Fall nur an den Grenzübergängen erforderlich. Eine entsprechende Kostenabschätzung wurde noch nicht vorgenommen.

9. Mit welcher Begründung müssen angesichts des automatischen Versands der Jahresvignetten an Halterinnen und Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw selbige eine Vignette am Auto anbringen bzw. warum genügt nicht bereits das Führen eines gültigen Kfz-Kennzeichens zum Nachweis der Entrichtung der Pkw-Maut?

Die Vignettenpflicht soll für im Inland und im Ausland zugelassene Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t gleichermaßen gelten. Die Kennzeichnung ist mittels einer Vignette vorgegeben.

10. Auf welche Höhe belaufen sich die Kosten für den Druck und den Versand der Jahresvignetten an alle Halterinnen und Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw voraussichtlich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

11. Wird die für den Einzug der Kfz-Steuer zuständige Zollbehörde auch mit dem Einzug der Pkw-Maut betraut werden?
12. Lügen in diesem Falle der Zollbehörde durch die Meldung zur Kfz-Steuer bereits alle für die Erhebung der Maut (Jahresvignette für Halterinnen und Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw) Daten vor, und wenn ja, warum ist dann ein Anmeldeverfahren für das Pkw-Mautsystem vonnöten?

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

Darüber, welche Institution die Erhebung der Infrastrukturabgabe durchführen wird und in welcher Form dies geschieht, ist noch innerhalb der Bundesregierung zu entscheiden.

13. Müssen Halterinnen und Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw nur im Falle eines Fahrzeugwechsels eine erneute Meldung (mit den relevanten Kfz-Daten) an die Erhebungsstelle abgeben oder muss dies unabhängig davon jedes Jahr erfolgen (bitte begründen)?

Detailregelungen sind im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zu treffen.

14. Gelten im Sinne der Eckpunkte des BMVI zur Einführung einer Pkw-Maut auch die durch private Konzessionsnehmer bewirtschafteten Autobahnabschnitte als öffentliche Straßen, und wenn ja, wie werden diese Konzessionsnehmer an den Einnahmen aus der Pkw-Maut beteiligt?

Auch die von den privaten Konzessionsnehmern bewirtschafteten Autobahnabschnitte zählen zu den öffentlichen Straßen. Eine Beteiligung der Konzessionsnehmer an den Einnahmen aus der Pkw-Maut wird nicht erfolgen.

15. Mit welcher Begründung könnte den privaten Konzessionsnehmern eine Beteiligung an den Mauteinnahmen einer Pkw-Maut verwehrt werden, und wenn ja, welche grundlegenden Unterschiede zwischen Pkw- und Lkw-Maut bestehen demgemäß?
16. Sind in den bestehenden Konzessionsverträgen (A-Modell) bereits Bestimmungen enthalten, welche die Beteiligung der Konzessionsnehmer an Einnahmen aus einer Pkw-Maut regeln, und wenn ja, welche?

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

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 42 auf Bundestagsdrucksache 18/115 und die Schriftliche Frage 76 auf Bundestagsdrucksache 18/247 verwiesen.

17. Sollen die Einnahmen aus der Pkw-Maut zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zweckgebunden werden, und wenn ja
  - a) nur die Nettoeinnahmen oder die Gesamteinnahmen und
  - b) angesichts der Tatsache, dass die Pkw-Maut eine nichtsteuerliche Abgabe mit Gegenleistungscharakter im Sinne des Ausgleichs eines spezifischen Sondervorteils ist, nur für den Bereich der Straßenverkehrsinfrastrukturfinanzierung (bitte begründen)?

Die Verteilung der Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe sowie die rechtliche Ausgestaltung der Zweckbindung der Mittel zugunsten des Straßenbaus werden im Rahmen der Erstellung des Gesetzentwurfes zu klären sein.

18. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die Einführung einer Pkw-Maut haushaltsrechtlich nur dann zulässig, d. h. mit dem Gebot sparsamen Wirtschaftens vereinbar, wenn durch die Maut Nettoeinnahmen erzielt werden können, und wenn nein, unter welchen Voraussetzungen kann davon abgesehen werden?

Ja.

19. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologische Lenkungswirkung der geplanten Pkw-Maut angesichts deren Kostenneutralität für Halterinnen und Halter in Deutschland zugelassener Pkw und des Umstands, dass gemäß der vom BMVI dargestellten Berechnungssystematik für Pkw mit einem Kohlendioxidausstoß von 85 g pro Kilometer über 100 Euro (z. B. VW Golf 1.6 TDI Blue Motion) fällig werden können, für Pkw mit einem mehr als doppelt so hohen Ausstoß jedoch lediglich 60 Euro (z. B. BMW X5 xDrive 35i) (siehe „Pkw-Maut: Standpunkte des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland“)?

Für im Inland zugelassene Pkw soll die Infrastrukturabgabe durch die Einführung einer Kraftfahrzeugsteuer-Freigrenze belastungsneutral bleiben. Eine Bewertung der Bundesregierung liegt noch nicht vor. Nach dem derzeitigen Konzept des BMVI ist es beabsichtigt, überwiegend die Emissionsklasse zur Bemessung der Infrastrukturabgabe heranzuziehen.

20. Beabsichtigt die Bundesregierung im Rahmen der Einführung einer Pkw-Maut ein Interessenbekundungsverfahren durchzuführen, d. h. privaten Anbietern (Mautbetreibern) die Möglichkeit zu eröffnen, darzulegen, inwieweit sie die Erhebung einer Pkw-Maut wirtschaftlicher betreiben können (bitte begründen), und wenn ja, wann soll dieses Verfahren eingeleitet werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

21. Sind für die Einführung einer die Bestimmungen des Koalitionsvertrages einhaltenden Pkw-Maut zwei Gesetze notwendig, wobei eines die Erhebung einer Pkw-Maut und ein weiteres die Reform der Kfz-Steuer zum Inhalt haben (bitte begründen)?

Die Bundesregierung wird einen Gesetzentwurf zur Einführung der Infrastrukturabgabe und einen Gesetzentwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorlegen, da sie unterschiedliche Regelungsgegenstände beinhalten.

22. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass bei einer Erhöhung der Kosten für eine Jahresvignette stets simultan die Kfz-Steuersätze angepasst werden und damit eine Mehrbelastung für Halterinnen und Halter in Deutschland zugelassener Kfz auch zukünftig ausgeschlossen bleibt (bitte begründen), und wenn ja, wie gedenkt sie dies zu tun?
23. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland und die geplante Kfz-Steuerreform nicht zeitgleich erfolgen und somit die Halterinnen und Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw erst rückwirkend die Pkw-Maut erstattet bekämen, was dem Bund einen einmaligen Buchungsgewinn in Höhe der gesamten Mauteinnahmen bescherte (bitte begründen), und wenn ja, wie?

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

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD schließt eine Mehrbelastung im Inland zugelassener Fahrzeuge aus.

24. Wird die Bundesregierung von der Einführung einer Pkw-Maut Abstand nehmen, wenn eine Reform der Kfz-Steuer mit dem Inhalt der Gewährung von Freibeträgen in Höhe der zu zahlenden Pkw-Maut seitens der EU für unzulässig erklärt und wird sie die Pkw-Maut rückwirkend für den Fall abschaffen, dass eine Kfz-Steuerreform erst nach Einführung einer Pkw-Maut verabschiedet und von der EU „kassiert“ werden sollte (bitte jeweils begründen)?

Die Bundesregierung wird die Infrastrukturabgabe europarechtskonform umsetzen.

25. Wie begründet die Bundesregierung die höheren Mautkosten für Halterinnen und Halter von Pkw mit Dieselmotor vor dem Hintergrund, dass der benötigte Kraftstoff keinen Bezug zur Abnutzung der Infrastruktur aufweist und die (für die Berechnung der Mautsätze erheblichen) höheren Kfz-Steuersätze primär dem Ausgleich der niedrigeren Energiesteuer auf Diesel dienen und somit auch keinen Bezug zur Inanspruchnahme der Infrastruktur aufweisen?

Zeitbezogene Vignettenlösungen haben generell keinen Bezug zur Abnutzung der Infrastruktur, dieser Bezug ist nur mit fahrleistungsbezogenen Mautsystemen darstellbar.



