

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Jan Korte, Caren Lay, Sabine Leidig, Annette Groth, Thomas Lutze, Dr. Petra Sitte und der Fraktion DIE LINKE.

Rechtliche Fragen zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Infrastrukturabgabengesetz

Wir fragen die Bundesregierung:

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?

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?
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)?

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

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)?
9. Welche Vertragslaufzeit zum Betrieb des Erfassungssystems ist geplant (bitte mit Begründung)?
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?
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)?
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)?
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?
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?
18. Welche Aussagen des Gutachtens von Ralf Ratzenberger (www.adac.de/_mmm/pdf/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?

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?
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?
22. Wie viele Personalstellen gibt es beim BAG zur Kontrolle der Lkw-Maut?
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?
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?
 - a) Ist eine Änderung dieses Paragraphen geplant oder notwendig (bitte mit Begründung)?
 - b) Sind sonstige rechtliche Bestimmungen erforderlich (bitte mit Begründung)?
 - c) Wie soll der den betreffenden Kommunen zustehende Anteil am Mautaufkommen konkret ermittelt werden (bitte mit Begründung)?
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)?
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?
27. Mit welcher Begründung können Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw keine Kurzzeitvignetten erwerben, während Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw diese Möglichkeit offensteht?
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?
29. Inwieweit ist die Bundesregierung auf die Mitwirkung von Behörden aus dem Ausland angewiesen, um Zahlungsansprüche gegenüber denjenigen Benutzern des Bundesfernstraßennetzes geltend zu machen und durchzusetzen, welche ihr Kfz nicht in Deutschland zugelassen haben?

Berlin, den 19. Dezember 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

