

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Harald Ebner, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen Deutschland wegen Einführung der Infrastrukturabgabe**

Der Präsident der Europäischen Kommission, Jean-Claude Juncker, hat am 1. Juni 2015 angekündigt, die Europarechtskonformität der Pkw-Maut im Zuge eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland zu klären, weil erhebliche Zweifel bestehen, dass die Gesetze zur Einführung der Pkw-Maut in Deutschland das Prinzip der Nicht-Diskriminierung erfüllen (Süddeutsche Zeitung: „Wer nicht sieht, dass es in Griechenland eine humanitäre Krise gibt, der ist blind“). Schon die Debatten und Expertenanhörungen im Deutschen Bundestag und Bundesrat hatten offenbart, dass das Vorhaben rechtlich umstritten ist, da unter dem Strich nur Ausländer die Gebühr zahlen müssen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über die angekündigte Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland im Zusammenhang mit der Pkw-Maut vor?
2. Inwiefern ist die Bundesregierung bestrebt, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland im Zusammenhang mit der Pkw-Maut abzuwenden, und welche Möglichkeiten sieht sie hierfür?
3. Wird die Bundesregierung nach der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens bei ihrer Rechtsauffassung bleiben, dass die Pkw-Maut in Form einer Infrastrukturabgabe, für die deutsche Kfz-Halter durch eine gezielte Absenkung der Kfz-Steuer kompensiert werden, europarechtskonform ist?
4. Durch wie viele juristische Gutachten hat die Bundesregierung ihre Rechtsauffassung überprüfen lassen?
5. Sind der Bundesregierung weitere juristische Gutachten bekannt, die ihre Rechtsauffassung der Europarechtskonformität der Infrastrukturabgabe bestätigen?
6. Wie viele Rechtsgutachten, etwa durch den Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages, sind der Bundesregierung bekannt, die eine Europarechtskonformität der durch die Bundesregierung geplanten Pkw-Maut bestreiten?

7. Handelt es sich bei der Ankündigung der Europäischen Kommission, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland durchzuführen, nach Auffassung der Bundesregierung um ein „Einmischen in nationale Gesetzgebungskompetenzen“, und teilt die Bundesregierung die Auffassung des Koalitionspartners CSU, dass das „ständige Einmischen“ Europa schade und das „Einmisch-Europa“ die Bürger nerve (www.tagesspiegel.de vom 1. Juni 2015 „Brüssel lässt die CSU bellen“)?
8. Wird die Bundesregierung im Zuge des Vertragsverletzungsverfahrens ein neues Rechtsgutachten zur Frage der Diskriminierung von EU-Ausländern im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe in Auftrag geben, und wenn nein, warum nicht?
9. Werden sich nach Auffassung der Bundesregierung im Falle einer Verurteilung Deutschlands vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) die von der Europäischen Kommission ggf. dann beantragten Geldbußen aus den täglichen Einnahmen der Infrastrukturabgabe durch ausländische Pkw-Halter bezahlen lassen?
10. Was wird nach Auffassung der Bundesregierung aus den beiden Gesetzen im Zusammenhang mit der Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland, wenn ein Vertragsverletzungsverfahren vor dem EuGH gegen die Rechtmäßigkeit der Kfz-Steuerabsenkung im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe ausfällt?
11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vom 2. September 2013, dass es mit ihr keine Einführung einer Pkw-Maut geben werde, im Zusammenhang mit ihrer Aussage vom 1. September 2014: „[...] um es ganz klar zu sagen: Die Maut steht im Koalitionsvertrag, und sie wird kommen.“?
12. Wird im Falle einer Verurteilung Deutschlands die Einführung der Nutzerfinanzierung durch Pkw-Halter zurückgezogen, oder wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen neuen Gesetzentwurf vorlegen?
13. Wie oft hat sich die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zum Mautkonzept des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt unterrichten lassen, und welche juristischen Einschätzungen zur Europarechtskonformität waren mit diesen Unterrichtungen verbunden?
14. Wie wird die Bundesregierung im Falle einer Verurteilung Deutschlands vor dem EuGH mit dem Thema Pkw-Maut weiter umgehen?  
Welche finanziellen Auswirkungen hätte der Ausfall der Kfz-Steuerabsenkung für den Bundeshaushalt, und welche finanziellen Auswirkungen hätte eine Rücknahme der Einführung einer Infrastrukturabgabe?
15. Wird das BMVI trotz des seitens der Europäischen Kommission angekündigten Vertragsverletzungsverfahrens seine Vorbereitungen zur Einführung der Pkw-Maut fortsetzen oder aussetzen, und wenn es sie fortsetzt, wird es externe „Beratungs- und Unterstützungsleistungen des BMVI im Bereich Infrastrukturabgabe“ zur technischen Einführung der Infrastrukturabgabe beauftragen (vgl. Handelsblatt vom 1. Mai 2015).
16. Welche konkreten Aufgaben sollen durch die jeweils zu beauftragenden externen Hilfeleistungen in den Bereichen „Projektmanagement“, „technische und wirtschaftliche Beratung“ und „rechtliche Beratung“ gelöst werden (bitte tabellarische Auflistung)?

17. In welchem finanziellen Umfang sollen sich die durch das BMVI extern beauftragten Hilfeleistungen für die Einführung einer Infrastrukturabgabe bemessen?

Berlin, den 9. Juni 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

