

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Konsequenzen des Vertragsverletzungsverfahrens bezüglich der Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland**

Nach der Eröffnung eines Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland bezüglich der Infrastrukturabgabe und der korrespondierenden Senkung der Steuersätze für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge (Kfz) wird nach Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen auf unbestimmte Zeit verschoben ([www.zeit.de/mobilitaet/2015-06/dobrindt-maut-verschiebung](http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-06/dobrindt-maut-verschiebung)).

Explizit wird seitens des Bundesverkehrsministers jedoch nur eine Ausschreibung und Vergabe des Betriebs sowie der Kontrolle der Maut an private Dritte ausgeschlossen, solange der Rechtsstreit mit der Europäischen Kommission andauert. Unberührt davon bleiben dem Vernehmen nach vorbereitende Maßnahmen (vgl. [www.welt.de/politik/article142688118/Dobrindt-verschiebt-den-Start-der-Pkw-Maut.html](http://www.welt.de/politik/article142688118/Dobrindt-verschiebt-den-Start-der-Pkw-Maut.html)), d. h. trotz Rechtsunsicherheit wird der Vollzug der von Brüssel beanstandeten Gesetze nicht vollständig ausgesetzt.

Im Rahmen der letztjährigen Beratungen zum Bundeshaushalt 2015 wurden für Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe Mittel in Höhe von ca. 55 Mio. Euro in den Bundeshaushalt 2015 sowie Verpflichtungsermächtigungen für das Jahr 2016 eingestellt, welche sich auf 19 Einzeltitel (vgl. Ausschussdrucksachen des Haushaltsschusses der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 18(8)1731, 1734, 1751 bis 1757 sowie 1761 bis 1770) verteilen und jeweils mit einem Sperrvermerk versehen wurden.

Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass trotz der Verschiebung der Einführung der Pkw-Maut Bundesmittel für die Einführung der Pkw-Maut aufgewendet werden und somit im Falle eines Scheiterns der Mautpläne der Bundesregierung vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) haushälterischer Schaden entsteht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind die Haushaltssperren der die Einführung der Pkw-Maut betreffenden Titel bereits aufgehoben worden?

Wenn ja, wann und mit welcher Begründung (bitte ggf. für die betreffenden Titel einzeln begründen)?

2. Was waren bzw. sind die Voraussetzungen für die Aufhebung der Haushalts-sperre der betreffenden Titel?

Ist bzw. sind diese nach der Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens durch die Europäische Kommission noch gegeben (bitte begründen)?

3. Wie viele Haushaltsmittel sind für Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe (inkl. externer Erstellung von Gutachten und behördlichem Personalbedarf) insgesamt bereits verausgabt worden?
4. Wie verteilen sich diese Ausgaben auf die Posten
- Sachverständige,
  - Bezüge und Nebenbezüge der planmäßigen Beamtinnen und Beamten,
  - Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer,
  - Entgelte für Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige,
  - Erwerb von Fahrzeugen,
  - Erwerb von Geräten, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenständen sowie sonstigen Gebrauchsgegenständen für Kontrollzwecke,
  - Geschäftsbedarf und Datenübertragung sowie Geräte, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenstände, Software, Wartung,
  - Erwerb von Datenverarbeitungsanlagen, Geräten, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenständen, Software,
  - Ausgaben für Aufträge und Dienstleistungen?
5. Welche Aufträge (Dienstleistung und Beschaffung) wurden im Zusammenhang mit Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe ausgeschrieben, und welche davon wurden bereits vergeben?
6. Welches Auftragsvolumen haben die ausgeschriebenen Aufträge insgesamt, und welches haben die bereits vergebenen Aufträge (bitte jeweils in Millionen Euro angeben)?
7. Welche Aufträge wurden im Zusammenhang mit Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe ohne Ausschreibung vergeben, und auf welche Höhe beläuft sich das Auftragsvolumen dieser Aufträge jeweils?
8. Werden die durch das Gesetz notwendig werdenden Verordnungen, so u. a. zur Frage der Erstattung der Abgabe, wenn keine Bundesfernstraßen genutzt werden, trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens erarbeitet (bitte begründen), und wann ist mit deren Entwurf zu rechnen?
9. Werden die behördenseitigen Voraussetzungen für die Einführung der Infrastrukturabgabe (siehe die im Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 18/3990 unter „E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ die die Beschaffung und den behördlichen Personalaufwand betreffenden und in der Begründung näher ausgeführten Maßnahmen) trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens geschaffen (bitte begründen)?
- Wenn ja, bis wann sollen diese geschaffen werden, und in welcher Höhe sollen hierfür Hausmittel in den Jahren 2015 und 2016 verausgabt werden (bitte nach den unter Frage 4 aufgeführten Posten aufschlüsseln)?

10. Werden die behördenseitigen Voraussetzungen für die Absenkung der Kfz-Steuer (siehe die im Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 18/3991 unter „E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ die die Beschaffung und den behördlichen Personalaufwand betreffenden und in der Begründung näher ausgeführten Maßnahmen) trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens geschaffen (bitte begründen)?

Wenn ja, bis wann sollen diese geschaffen werden, und in welcher Höhe sollen hierfür Hausmittel in den Jahren 2015 und 2016 verausgabt werden (bitte nach den unter Frage 4 aufgeführten Posten aufschlüsseln)?

11. Soll der am 2. Mai 2015 seitens der Bundesregierung ausgeschriebene Auftrag „1510/G14: Beratungs- und Unterstützungsleistungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Bereich Infrastrukturabgabe“ trotz des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens vergeben werden (bitte begründen)?

Wenn ja, auf welche Höhe werden sich die Kosten für die ausgeschriebenen Beratungsleistungen in der angedachten Vertragslaufzeit von 36 Monaten belaufen?

Wie viele Bewerber gab es jeweils für die drei Teillose?

Wie weit ist der Auswahlprozess fortgeschritten?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass bis zu einer endgültigen Entscheidung über die Europarechtskonformität der Infrastrukturabgabe und die damit korrespondierende Senkung der Kfz-Steuer für im Inland zugelassene Kfz keine Haushaltsmittel für die Vorbereitung der Einführung der Infrastrukturabgabe verausgabt werden sollten, um einem haushälterischen Schaden für den Fall vorzubeugen, dass durch den EuGH die Unvereinbarkeit der Senkung der Kfz-Steuer mit dem Europarecht festgestellt werden sollte (bitte begründen)?

13. Wird die Bundesregierung, sofern noch in dieser Legislaturperiode die Senkung der Kfz-Steuer bei gleichzeitiger Einführung einer Pkw-Maut seitens der EU gestoppt wird, in Anbetracht der Bestimmungen des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD beide Gesetze – also auch das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe – außer Kraft setzen (bitte begründen)?

Welche legislativen Schritte wird die Bundesregierung in dem Fall, dass das Vertragsverletzungsverfahren bis zur Bundestagswahl 2017 nicht abgeschlossen sein sollte, ergreifen, um auch zukünftige Bundesregierungen an die Bestimmungen des gültigen Koalitionsvertrages zu binden (z. B. Konditionierung der Einführung der Pkw-Maut an die Senkung der Kfz-Steuer)?

14. Sind die Gesetze zur Einführung der Infrastrukturabgabe sowie zur Senkung der Kfz-Steuer für inländische Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter nach Auffassung der Bundesregierung voneinander unabhängige Rechtsakte (bitte begründen)?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die Formel hinsichtlich des Inkrafttretens der Kfz-Steuersenkung für in Deutschland zugelassene Kfz, welche die Steuersenkung an die Einführung der Infrastrukturabgabe bindet (vgl. Artikel 3 Absatz 2 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes)?

15. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter, welche in Österreich ihr Kfz zugelassen haben, vollumfänglich von den Kosten der in Österreich für die Benutzung von Autobahnen und Schnellstraßen erhobenen Pkw-Maut (erhoben als zeitabhängige Vignette) entlastet (bitte begründen)?

16. Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung alle Halterinnen und Halter von in Österreich zugelassenen Kfz einen ermäßigten Mautbetrag für die Benutzung des Felbertauerntunnels (bitte begründen)?
17. Erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung für alle in Österreich einkommensteuerepflichtigen Personen eine vollständige Kompensation der Kosten für die Benutzung des Katschbergtunnels über eine Einkommensteuerrück-erstattung (bitte begründen)?
18. Welche Kompromissvorschläge bzw. Änderungen werden im Kontext des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens bezüglich der Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland seitens der Bundesregierung im Bereich der Kompensationsmaßnahmen für inländische Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter erarbeitet, und an welchen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union praktizierten Kompensationsmaßnahmen orientieren sich diese Vor-schläge?
19. Was hat die Europäische Kommission in ihrem Mahnschreiben an die Bun-desregierung hinsichtlich der Einführung der Pkw-Maut in Deutschland ge-nau kritisiert?
20. Zwischen welchen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und welchen Vertreterinnen und Vertretern der Europäischen Kommission fan-den im Mai und Juni 2015 Gespräche statt, bei denen es ausschließlich oder teilweise um die Einführung der Infrastrukturabgabe in Deutschland ging (bitte unter Angabe des jeweiligen Datums und der konkreten institutionel-len Bezüge der Vertreterinnen und Vertreter aufschlüsseln)?
21. Zwischen welchen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und welchen Vertreterinnen und Vertretern der Europäischen Kommission sind Gespräche bezüglich der Infrastrukturabgabe bis zum Zeitpunkt des spätest-möglichen Termins der Abgabe der Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Mahnschreiben der Europäischen Kommission geplant (bitte unter An-gabe des geplanten Datums und der konkreten institutionellen Bezüge der Vertreterinnen und Vertreter aufschlüsseln)?
22. Welche Referate welcher Ministerien bzw. Behörden sind mit der Abfas-sung der Erwiderung auf das Mahnschreiben der Europäischen Kommission betraut worden?  
Wird hierbei auch externer Sachverstand hinzugezogen (bitte begründen), und wenn ja, wessen?
23. Müsste der Auftrag der rechtlichen Vertretung der Bundesrepublik Deutsch-land vor dem EuGH in einem möglichen Verfahren bezüglich der Infra-strukturabgabe bzw. Kfz-Steuer europaweit ausgeschrieben werden (bitte begründen)?  
Wird Prof. Dr. Christian Hillgruber, der hierzu bereits eine Stellungnahme für das BMVI verfasst hat, die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland übernehmen, wenn es zu einem Verfahren vor dem EuGH kommen sollte (bitte begründen)?

24. Wird die Bundesregierung den am 28. März 2015 ausgeschriebenen Auftrag „Mobilität in Deutschland – Erhebung der Alltagsmobilität 2016 (MiD 2016)“ dahingehend erweitern, eine repräsentative (Telefon-)Stichprobe über das grenzüberschreitende Mobilitätsverhalten der in den unmittelbaren Nachbarstaaten lebenden Menschen zu ziehen, um eine belastbare empirische Grundlage zur Prognose der Nettoeinnahmen der Pkw-Maut zu erhalten?

Wenn ja, muss dies erneut ausgeschrieben werden (bitte begründen)?

Wenn nein, warum nicht, und welchen Stellenwert misst die Bundesregierung dem grenzüberschreitenden Verkehr bei der Verkehrsplanung (z. B. Planung von Verkehrswegen) bei?

25. Mit welchen Kosten wäre bei einer solchen Auftragsenerweiterung zu rechnen, und wie viel Zeit würde diese Erhebung in Anspruch nehmen?

Berlin, den 2. Juni 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**





