

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Einführung eines Elektronischen Europäischen Mautdienstes (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/2319)

Derzeit gibt es in Europa eine Vielzahl verschiedener mautpflichtiger Streckennetze und Mautsysteme. Ein Lkw, der europaweit zum Straßengütertransport eingesetzt werden soll, muss bei verschiedenen Mauterhebern registriert und mit mehreren elektronischen Erfassungsgeräten ausgestattet werden.

Auf Grundlage der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (EETS-Richtlinie) sowie der Entscheidung 2009/750/EG der Europäischen Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (EETS-Entscheidung) sollte ein europäischer elektronischer Mautdienst (EETS) in der Europäischen Union eingeführt werden.

Zum Umsetzungsstand in Deutschland hat die Fraktion DIE LINKE. eine Kleine Anfrage eingebracht, worauf die Bundesregierung in ihrer Antwort auf Bundestagsdrucksache 19/2319 eine Reihe von Fragen entweder knapp beantwortete oder auf die Webseite des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) verwies, welche jedoch keine für die Fragestellungen relevanten Informationen enthielt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es zutreffend, dass mit den Unternehmen „tolltickets GmbH“ sowie der „Toll4Europe GmbH“ derzeit nur zwei EETS-Anbieter in Deutschland registriert sind?
2. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es sich bei den Gesellschaftern der „Toll4 Europe GmbH“ unter anderem um die T-Systems International GmbH sowie die Daimler AG handelt und die Gesellschafter damit mehrheitlich identisch mit den Gesellschaftern der Toll Collect GmbH (in diesem Falle die Telekom AG sowie Daimler Financial Services) sind (vgl. „Daimler erwägt Rückzug bei Toll Collect“, Der Tagesspiegel vom 15. August 2017; Antwort bitte begründen)?

3. Inwiefern finden mit beiden registrierten Unternehmen „derzeit Abstimmungen zur Zulassung“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu den Fragen 7 und 8) statt (bitte begründen), und welche Gespräche wurden genau geführt (bitte die jeweiligen Gesprächstermine tabellarisch aufführen)?
4. Bedeutet die Antwort zu den Fragen 7 und 8, dass „derzeit Abstimmungen zur Zulassung“ stattfinden, dass die beiden Unternehmen noch keinen Antrag auf Zulassung gestellt haben?

Wenn ja, wann wird der formale Zulassungsprozess der registrierten Unternehmen voraussichtlich beginnen (bitte für beide Unternehmen getrennt begründen), und wie lange wird das Zulassungsverfahren voraussichtlich in Anspruch nehmen (bitte unter kurzer Darstellung des Zulassungsprozesses begründen)?

Wenn nein, wann wurden die Zulassungsanträge jeweils gestellt?

5. Wie ist der aktuelle Stand der Abstimmungen mit den beiden registrierten EETS-Anbietern insgesamt (bitte für beide Unternehmen getrennt ausführen)?
6. Hat die Ages EETS GmbH in dem Zeitraum, als sie als EETS-Anbieter registriert war, einen Antrag auf Zulassung gestellt (bitte unter Angabe des Datums der Antragsstellung begründen), und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
7. Inwiefern fehlt aus Sicht der Bundesregierung für eine staatliche Regelung einer Vergütung für EETS-Anbieter im „EU-Recht eine Rechtsgrundlage“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu Frage 28), angesichts der Tatsache, dass in Österreich dies klar geregelt ist (vgl. www.asfinag.at/media/1219/20161003_eets_domain_statement_de.pdf) (bitte begründen), und warum hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund des österreichischen Beispiels ggf. trotz fehlender EU-Rechtsgrundlage keine eigene nationale Regelung erlassen?
8. Welche möglichen Vergütungsmodelle sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?
9. Müssten nach Auffassung der Bundesregierung gemäß der derzeitigen Rechtslage in Deutschland EETS-Anbieter Entgelte an den Mautbetreiber Toll Collect zahlen (bitte begründen)?
10. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass gemäß der Entscheidung der EU-Kommission zum EETS vom 6. Oktober 2009 (2009/750/EG) die europäischen Mautsysteme bis zum 6. Oktober 2012 EETS-tauglich sein sollten, und aus welchen Gründen war dies in Deutschland erst im „Dezember 2016“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu Frage 17) der Fall?
11. Aus welchen Gründen wurden trotz technischer Bereitschaft des Mautsystems zur Einbindung von EETS-Anbietern seit Dezember 2016 erst am 18. März 2018 die für den Zulassungsprozess relevante Verordnung erlassen, und wann wurde der Abstimmungsprozess zu dieser „maßgeblichen Rechtsverordnung“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu den Fragen 22 bis 24) eingeleitet (bitte begründen)?
12. Ist es zutreffend, dass demgemäß vor dem 18. März 2018 EETS-Anbietern der Marktzugang in Deutschland nicht möglich war (bitte begründen)?
13. Aus welchen Gründen teilt die Bundesregierung die Auffassung der EU-Kommission nicht, dass Fortschritte beim EETS hauptsächlich durch „diskriminierende Behandlung (von EETS-Anbietern) durch die Behörden (einschließlich des Schutzes der etablierten Betreiber)“ auch in Bezug auf den deutschen Mautmarkt ausblieben (vgl. www.umwelt-online.de/PDFBR/2017/0493_2D17.pdf; Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu Frage 10)?

14. Welche Aufträge (inklusive externe Beraterverträge) hat die Bundesregierung an wen im Rahmen der Einführung des EETS seit Inkrafttreten des Mautsystemgesetzes am 5. Dezember 2014 vergeben und welche vor Inkrafttreten des Gesetzes (bitte jeweils tabellarisch unter Angabe des Auftrages, des Auftragnehmers, des Vertragsbeginns und Vertragsendes sowie des finanziellen Vertragsvolumens aufführen)?
15. Durch welche Maßnahmen wurden die „Kontrolleinrichtungen des Mautsystems um die Mikrowellentechnik“ erweitert, und wurden die prognostizierten Kosten in Höhe von „48 Mio. Euro“ (Bundestagsdrucksache 18/2656) eingehalten (bitte unter Angabe der Gesamtkosten für diese technische Erweiterung begründen)?
16. Wie hoch war der Gesamterfüllungsaufwand des Mautsystemgesetzes bisher insgesamt, und wie verteilen sich diese Kosten auf die verschiedenen Kostengruppen (Investitionen, Personal, Beraterverträge, Dienstleistungen sowie Vergütung der Toll Collect GmbH)?
17. Seit wann liegen der Bundesregierung bzw. dem BAG ggfs. durch Externe erstellte „Gebietsvorgaben“ sowie „Muster für die Prüfvereinbarung und den Zulassungsvertrag“ (Bundestagsdrucksache 18/2656) vor (bitte ggfs. Datum und dafür entstandene Kosten angeben)?
18. Welche Position bezieht die Bundesregierung bezüglich des Vorschlags der EU-Kommission im Rahmen der „laufenden Verhandlungen zur Revision der EETS-Richtlinie auf EU-Ebene“ (Bundestagsdrucksache 19/2319), dass EETS-Anbieter zukünftig nicht mehr in allen Mitgliedstaaten ihren Dienst anbieten müssen?

In wie vielen Mitgliedstaaten sollten nach Auffassung der Bundesregierung EETS-Anbieter ihre Dienste mindestens anbieten müssen (bitte begründen)?

Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung mit Blick auf die diesbezügliche Regelung in § 12 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes ziehen?
19. Welchen Austausch gab es seitens der Bundesregierung mit der EU-Kommission seit dem 1. Januar 2016 bezüglich der Einführung des EETS (bitte unter Angabe der den Austausch führenden Stellen, nebst Datum des schriftlichen oder mündlichen Austausches und kurzer Angabe des Inhaltes aufführen)?
20. Müssen in anderen EU-Staaten bereits zugelassene EETS-Anbieter hierzulande den gleichen Zulassungsprozess durchlaufen wie die in Deutschland registrierten EETS-Anbieter (bitte unter Darstellung des Zulassungsprozesses von EETS-Anbietern aus dem Ausland begründen)?
21. Welche EETS-Anbieter sind nach Kenntnis der Bundesregierung in jeweils welchem EU-Mitgliedstaat seit wann
 - a) registriert;
 - b) zugelassen?
22. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die in Deutschland registrierten EETS-Anbieter auch in anderen Mitgliedstaaten der EU registriert und/oder zugelassen, und wenn ja, in jeweils welchen Ländern sind die EETS-Anbieter seit wann registriert und/oder zugelassen?

Berlin, den 31. Mai 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

