

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Hagen Reinhold, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Verzögerungen bei der Einführung der Pkw-Maut

Die Einführung der Infrastrukturabgabe, die sogenannte Pkw-Maut, wurde im Dezember 2013 im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbart. Der damalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt verkündete die vollständige Umsetzung bis 2015. Der Deutsche Bundestag hat dazu am 12. Juni 2015, mit den Stimmen der Regierungsfractionen von CDU/CSU und SPD, mit dem Infrastrukturabgabengesetz die gesetzliche Grundlage für die Pkw-Maut geschaffen. Seit Oktober 2017 ist nun beim Europäischen Gerichtshof eine Klage der Republik Österreich gegen die Bundesrepublik Deutschland, wegen Verstoßes gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung von EU-Bürgern, anhängig. Dieser Klage will sich auch das Königreich der Niederlande anschließen. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs wird frühestens 2019 erwartet. Gleichzeitig plant die EU-Kommission eine EU-weit einheitliche Etablierung eines streckenabhängigen Mautsystems und spricht sich für ein Ende zeitabhängiger Mautsysteme aus (www.welt.de/politik/ausland/article175623408/Violeta-Bulc-Deutschland-sollte-sich-an-europaeischer-Maut-beteiligen.html). Trotz allem will die Bundesregierung an ihrem Plan zur Einführung der Pkw-Maut festhalten. Nachdem die Einführung zwischenzeitlich mehrfach verschoben wurde, soll diese laut neuesten Aussagen des nun amtierenden Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer spätestens 2021 erfolgen, ein genauer Termin steht gar nicht mehr im Raum (www.pnp.de/nachrichten/bayern/3049166_verkehrsminister-scheuer-pkw-maut-kann-für-2021-starten.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Klage Österreichs gegen die Infrastrukturabgabe vor dem Europäischen Gerichtshof?

2. Erwägt die Bundesregierung, angesichts eines bevorstehenden Urteils des Europäischen Gerichtshofs, mit einer tatsächlichen Einführung der Infrastrukturabgabe zu warten, bis Klarheit über die rechtliche Würdigung des Vorhabens besteht?
3. Welche Pläne hat die Bundesregierung für den Fall, dass der Europäische Gerichtshof vor der tatsächlichen Umsetzung der Infrastrukturabgabe diese als europarechtswidrig kassiert?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Frage der Gesetzgebungskompetenz der EU für die Einführung und die grundsätzliche Ausrichtung einer Pkw-Maut oder Infrastrukturabgabe?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die politische Diskussion über die angestrebte Neufassung der Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG?
6. Wie steht die Bundesregierung zur Initiative der EU-Kommission zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Eurovignetten-Richtlinie auf Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen, wie zum Beispiel Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, und die damit verfolgte Umstellung auf eine streckenabhängige Straßennutzungsgebühr?
7. Wie sieht der Migrationspfad für eine Einführung in Deutschland aus?
8. Wird die Bundesregierung auf die Erhebung der Infrastrukturabgabe verzichten, wenn, wegen weiterer zeitlicher Verzögerungen, diese auf Basis einer dann bereits geltenden geänderten Eurovignetten-Richtlinie geregelt werden muss?
9. Wie soll das der nationalen Beschlusslage zugrundeliegende Versprechen, Inländer durch eine Infrastrukturabgabe bzw. Pkw-Maut in Deutschland nicht zusätzlich finanziell zu belasten, unter diesen Umständen dauerhaft eingehalten werden?
10. Wird die Bundesregierung gegebenenfalls von dem in den Ausschreibungen zur aktuellen Erhebung enthaltenen Sonderkündigungsrecht Gebrauch machen?
11. Wie sehen die derzeitigen Netto-Einnahmenberechnungen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse über die Kosten der Erhebung und Kontrolle und der Kosten beim Bundesamt für Güterverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt aus?
12. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, mit der unregelmäßigen Situation von Fahrzeugen zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen umzugehen, und soll hier, wie in den Ausschreibungen beim Anteilsverkauf von Toll Collect, zukünftig eine streckenabhängige Maut erhoben werden, und wenn ja, wie soll diese bemessen werden?
13. Wie will die Bundesregierung bezüglich einer Bemautung mit der leichten Nutzfahrzeugklasse N1 bis inklusive 3,5 Tonnen umgehen?
Gibt es dazu Pläne?
14. Würde eine Maut im Sinne der Fragen 12 und 13 dann im gesamten Bundesfernstraßennetz gelten?
15. Erwägt die Bundesregierung eine Zusammenlegung der Lkw-Maut mit der Infrastrukturabgabe vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden streckenabhängigen Pkw-Maut?

Berlin, den 20. August 2018

Christian Lindner und Fraktion