

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/22770 –**

Europaweite Pkw-Maut bis 2029

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach dem Scheitern der geplanten Pkw-Maut in Deutschland aufgrund des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 18. Juni 2019 und der darauffolgenden Kündigung der Betreiberverträge durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plant der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer nach eigener Aussage einen Vorstoß für eine weitestgehend europaweite Infrastrukturabgabe im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/scheuer-eu-pkw-maut-101.html>). Der Vorschlag stieß bisher primär auf Kritik, auch innerhalb der Bundesregierung (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-07/bundesverkehrsminister-andreas-scheuer-europa-pkw-maut>). Nach den Plänen des BMVI sollen bis spätestens 2029 nahezu alle Fahrzeuge (Lkw, Pkw, Lieferwagen) für die Nutzung europäischer Autobahnen Gebühren entrichten. Der Entwurf des BMVI für eine EU-Maut-Richtlinie sieht Presseberichten zufolge neben neuen Regelungen für Lkw, insbesondere eine Überarbeitung der bisher geltenden Euro-Normen, auch reduzierte Mautsätze für Hybrid-Lkw und Hybrid-Pkw vor, wenn sie emissionsfrei zurückgelegte Strecken nachweisen können. Zusätzlich sollen auch Lieferwagen zwischen 3,5 und 7,5 t von der Maut betroffen sein.

In Anbetracht des noch laufenden 2. Untersuchungsausschusses der 19. Wahlperiode zur Pkw-Maut, der dort im Raum stehenden Vorwürfe hinsichtlich des Europa-, Vergabe- und Haushaltsrechts sowie der bisher im Rahmen der Aufklärung gewonnenen Erkenntnisse ergeben sich für die Fragesteller offene Punkte, die einer Klärung bedürfen.

1. Welche Lehren zieht die Bundesregierung aus der gescheiterten deutschen Infrastrukturabgabe für den jetzigen Vorstoß einer europaweiten Infrastrukturabgabe in Bezug auf die
 - a) europarechtliche Ausgestaltung,
 - b) vergaberechtliche Ausgestaltung,
 - c) haushaltsrechtliche Ausgestaltung?

6. Welche zusätzlichen Kosten erwartet die Bundesregierung im Falle einer europaweiten Infrastrukturabgabe für die Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen?
7. Wann hat die Bundesregierung mit den Ausarbeitungen für eine mögliche EU-Maut-Richtlinie begonnen?
11. Welche Änderungen am Entwurf resultierten aus den Abstimmungen?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung eine Doppelbelastung der Bürgerinnen und Bürger durch die CO₂-Bepreisung im Verkehrssektor auf der einen und einer Maut auf der anderen Seite?
13. Erwartet die Bundesregierung Mehrbelastungen für deutsche Autofahrer?
 - a) Wenn ja, in welcher Höhe?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Werden die Mehrbelastungen an anderer Stelle (etwa durch eine Senkung der Kfz-Steuer) eingespart?
14. Wie sollen Erhebung und Kontrolle einer europaweiten Infrastrukturabgabe in Deutschland erfolgen?

Die Fragen 1, 6, 7 und 11 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die EU-Kommission hat im Juni 2017 einen Entwurf für eine Änderung der Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten-Richtlinie) vorgelegt, der u. a. vorsieht, dass Pkw in den Anwendungsbereich der Richtlinie einbezogen werden. Dieser Text bildet die Grundlage für die weiteren Verhandlungen im Europäischen Parlament sowie im Rat der Europäischen Union.

Weisungen und Kommentierungen der Kompromisstexte für die Verhandlungen im Rat werden mit den zu beteiligenden Ressorts abgestimmt. Die zum Zwecke einer Kompromissfindung im Rat unter deutscher Ratspräsidentschaft angestellten Überlegungen, die vorhandenen Mautsysteme auf alle Fahrzeuggruppen verpflichtend auszudehnen, werden nicht weiter verfolgt.

2. Welche rechtliche Grundlage bietet nach Ansicht der Bundesregierung die Eurovignetten-Richtlinie für die Einführung einer Pkw-Maut, insbesondere im Hinblick auf eine europaweite, möglichst einheitliche Fassung?

Die geltende Eurovignetten-Richtlinie regelt die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 t zGG. Damit sind Pkw gegenwärtig nicht vom Anwendungsbereich der Richtlinie erfasst.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Zuständigkeit der Europäischen Kommission vor dem Hintergrund des Subsidiaritätsprinzips bei der Einführung einer europaweit einheitlichen Pkw-Maut?
4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es auf Grund des Subsidiaritätsprinzips grundsätzlich den Mitgliedstaaten überlassen ist, ob sie eine Pkw-Maut einführen?

5. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es auf Grund des Subsidiaritätsprinzips grundsätzlich den Mitgliedstaaten überlassen ist, ob sie eine bestehende oder geplante Pkw-Maut zeit- oder streckenbezogen ausgestalten?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auffassung der Bundesregierung sollen notwendige nationale Handlungsspielräume der Mitgliedstaaten erhalten bleiben, d. h., dass die Mitgliedstaaten auch weiterhin insbesondere flexibel zwischen strecken- und zeitbezogenen Gebührensystemen wählen können.

8. Gab es im Rahmen der Erstellung des Entwurfs und der vorangestellten Überlegungen einen Austausch mit der bundeseigenen Toll Collect GmbH?
 - a) Wenn ja, wann, und mit welchen Inhalten?
 - b) Wenn nein, weshalb nicht?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Zu den Überlegungen im Hinblick auf die verpflichtende Ausdehnung vorhandener Mautsysteme auf alle Fahrzeuggruppen hat kein Austausch mit der bundeseigenen Toll Collect GmbH stattgefunden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Welche Abstimmungen in Bezug auf den Entwurf der EU-Maut-Richtlinie fanden zwischen den Bundesministerien statt (bitte nach Bundesministerium, Inhalt und Datum der Abstimmung aufschlüsseln)?

In Bezug auf die Verhandlungen im Rat werden sämtliche Weisungen und Kommentierungen der Kompromisstexte (wie auch die vorzuschlagenden Kompromisstexte selbst) mit den zu beteiligenden Ressorts abgestimmt.

10. Welche Abstimmungen in Bezug auf den Entwurf der EU-Maut-Richtlinie fanden zwischen den Mitgliedstaaten statt (bitte nach Mitgliedstaat, Inhalt und Datum der Abstimmung aufschlüsseln)?

Im Rahmen der Verhandlungen im Rat stehen die Mitgliedstaaten im ständigen Austausch miteinander. Über die Inhalte vertraulicher Gespräche mit den Vertretern anderer Mitgliedstaaten kann keine Auskunft erteilt werden.

