

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/5183 –**

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

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission hat am 18. Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

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?

Die Rechtsauffassung der Bundesregierung besteht unverändert fort.

4. Durch wie viele juristische Gutachten hat die Bundesregierung ihre Rechtsauffassung überprüfen lassen?

Die Rechtsauffassung der Bundesregierung wird insbesondere durch das Gutachten von Prof. Dr. Hillgruber, Universität Bonn, bestätigt.

5. Sind der Bundesregierung weitere juristische Gutachten bekannt, die ihre Rechtsauffassung der Europarechtskonformität der Infrastrukturabgabe bestätigen?

Ja.

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?

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sind zwei Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages bekannt.

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](http://www.tagesspiegel.de) vom 1. Juni 2015 „Brüssel lässt die CSU bellen“)?

Die Voraussetzungen für die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die Europäische Kommission sind im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union geregelt.

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?

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt hat bereits öffentlich deutlich gemacht, dass im Rahmen des Verfahrens die nationale Hoheit bei der Kfz-Steuer und die Rechtmäßigkeit der Infrastrukturabgabe untermauert werden.

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?

Die Fragen 9 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu hypothetischen Fragen nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.

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.“?

Mit dem Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen, das am 12. Juni 2015 in Kraft getreten ist, sind die gesetzlichen Grundlagen für die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarte Einführung der Infrastrukturabgabe geschaffen worden. Das BMVI wird nun ihre Einführung vorbereiten.

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?

Auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 10 wird verwiesen.

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?

Informationen an die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel in Zusammenhang mit Gesetzesvorhaben zählen zum Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung.

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?

Auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 10 wird verwiesen.

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).

Die Vorbereitungen werden bis zur Ausschreibung des Betreibers der Infrastrukturabgabe fortgesetzt. Auch die Beauftragung von externen Beratungs- und Unterstützungsleistungen ist weiterhin vorgesehen.

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)?

Das BMVI hat durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union am 27. April 2015 den Teilnahmewettbewerb für das europaweite Vergabeverfahren eröffnet. Die konkreten Aufgaben ergeben sich aus der o. g. Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union.

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

Aussagen über die voraussichtliche Höhe der Kosten für die Beraterleistungen können erst nach Abschluss des europaweiten Vergabeverfahrens gemacht werden.