

Anlage

**Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Berlin, den 08.07.2019

Berichtsbitte des Abg. Meyer aus der 40. Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 26.06.2019

Frage 1:

„Auf Nachfrage hatte Herr Minister Scheuer MdB darauf verwiesen, dass er externe Beratungsleistungen in Anspruch genommen hat.

Herrn Meyer MdB stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, wie abgewägt wurde - also welche Entscheidungsoptionen im Raum standen und auf Grundlage welcher Information Entscheidungen getroffen wurden und auf Grundlage welcher Informationen andere Optionen verworfen wurden. Es ist also eine Darstellung nötig, ob es einen Entscheidungsprozess im Haus zu der Frage der Vergabeaktivitäten vor dem EuGH-Urteil gab und wie dieser aussah. Ferner betonte Herr Minister Scheuer mehrfach, es habe ein Risikomanagement gegeben, hat aber versäumt dieses näher zu beschreiben. Ferner hat Minister Scheuer stets in der "wir"-Form gesprochen; es geht aber gerade darum nachzuvollziehen, wie in der Leitungsebene die Entscheidungen individualisierbar getroffen wurden.“

Antwort:

Nachdem das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (InfrAG) vom Deutschen Bundestag ohne Einspruch des Bundesrates beschlossen wurde und am 12.06.2015 in Kraft getreten war, hat die EU-Kommission (KOM) gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

Im Dezember 2016 hat das BMVI mit der KOM Änderungen am bestehenden Rechtsrahmen vereinbart, die mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des InfrAG umgesetzt wurden. Die KOM hat daraufhin am 17.05.2017 das Vertragsverletzungsverfahren eingestellt.

Direkt nach der Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens wurde das europaweite Vergabeverfahren zur Erhebung und automatischen Kontrolle der Infrastrukturabgabe am 09.06.2017 gestartet.

Erst nach dem bereits eröffneten Vergabeverfahren hat Österreich im Juni 2017 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Die Vergabeverfahren wurden weiter fortgeführt. Ein Abwarten bis zur Beendigung des Vertragsverletzungsverfahrens zwischen AUT und DEU hätte zu einer mehrjährigen Verzögerung der Einführung einer Infrastrukturabgabe geführt. Mit der Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens durch die EU-KOM vom Mai 2015 ergab sich auch kein Anlass für Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland.

Während der gesamten Projektlaufzeit zur Einführung einer Infrastrukturabgabe wurde nach den gängigen Projektmanagementstandards ein Risikomanagement - unterstützt von externem Sachverstand - betrieben. Dabei wurden sämtlich relevante Risiken identifiziert und bewertet, die einen Einfluss auf den Projekterfolg haben könnten. Für die Identifikation und Bewertung von Risiken wurden mehrere Risikoworkshops durchgeführt. An den Workshops nahmen die technisch/wirtschaftlichen, rechtlichen und Projektmanagement-Berater des Bundes teil. Damit sollte ein größtmöglicher Einbezug von Expertenwissen aus unterschiedlichen Fachbereichen sichergestellt werden, da die Risikobetrachtungen auch Niederschlag in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in Form von Risikokosten gefunden haben. Im Rahmen der Risikomanagements wurde auch das Risiko betrachtet, welches eine mögliche mangelnde Konformität zu nationalen und europäischen Gesetzgebungen umfasst.

Im Ergebnis des Abwägungsprozesses wurden im Haushalt 2018 die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Einbindung von Auftragnehmern zur Errichtung und Betrieb des Infrastrukturabgabesystems geschaffen, indem Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht wurden, um auf dieser Basis die Verträge abschließen zu können.

Der Zuschlag ist vor der Entscheidung des EuGH erteilt worden, um Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe so schnell wie möglich sicherzustellen. Zum Zeitpunkt des Zuschlags war offen, wann das Urteil kommt. Eine Urteilsverkündung hätte ab dem Antrag des Generalanwalts (Februar 2019) bis zu einem Jahr dauern können. Wäre der Auftrag erst nach einer positiven Entscheidung des EuGH vergeben worden, hätte dies zu einer verspäteten Einführung der Infrastrukturabgabe und zu Einnahmeausfällen geführt. Wäre das Vergabeverfahren bis zur Entscheidung des EuGH ausgesetzt worden, hätte der Bieter im Bereich der Erhebung seine Zustimmung zur Verlängerung der Bindefrist geben müssen. Die negative Entscheidung des EuGH hätte im Übrigen zur Aufhebung des Vergabeverfahrens geführt. Dann wäre über eventuell anfallende Entschädigungszahlungen spekuliert worden.

Frage 2:

„Wird Herr Minister Scheuer das Thema Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe weiter verfolgen oder ob entsprechende Planungen jetzt eingestellt wurden oder werden. Sowohl als Option nur für Dritter nicht in Deutschland ansässige Halter, als auch in der Option einen weiteren Nutzerkreis einzubeziehen.“

Antwort:

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs ist die PKW-Maut in der in den deutschen Gesetzen vorgesehenen Form vom Tisch. Das Urteil ist aber keine grundsätzliche Absage an die Nutzerfinanzierung, die in rund 20 EU- Mitgliedsstaaten umgesetzt und auf europäischer Ebene weiter diskutiert wird.

Frage 3:

„Auflistung von Rechtsgutachten, Stellungnahmen (diese Frage wurde auch von MdB Kindler gestellt)“

Antwort:

Wie von Herrn Bundesminister Andreas Scheuer MdB in der 40. Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages zugesagt, wurden die Gutachten zur Infrastrukturabgabe dem Haushalts- und dem Verkehrsausschuss am 28. Juni 2019 übergeben. Nach Information des Haushaltsausschussesekretariates liegen die 2 entsprechenden Ordner mit den Gutachten in der Registratur des Haushaltsausschusses zur Einsicht bereit.