

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



**zum Entwurf für ein Fünftes Gesetz
zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Frankfurt am Main, den 02.05.2018



Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat dem BGL am Freitag, dem 27.04. nach Dienstschluss den Entwurf für das 5. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zum 01.01.2019 übermittelt. Das BMVI ist sich sicherlich der Tatsache bewusst, dass Verbändestellungnahmen mit deren Mitgliedern abzustimmen sind. Eine solche Abstimmung ist innerhalb der vorgegebenen Frist, also bis Mittwoch, den 2. Mai („Dienstschluss“) nicht möglich. Nicht zum ersten Mal vermittelt die gesetzte knappe Frist den Anschein, dass aus Sicht des Ministeriums Verbändeanhörungen mehr und mehr nur noch „Pro forma“-Charakter zugeschrieben wird.

Zum Inhalt des Gesetzentwurfes

Der Gesetzentwurf sieht eine Umsetzung der Empfehlungen aus dem am 18. März den Verbänden offiziell zugestellten neuen Wegekostengutachten für die Jahre 2018 bis 2022 zum 01.01.2019 vor. Dieses Gutachten empfiehlt – nach einer zum 01.07.18 erfolgten, bereits im vergangenen Jahr beschlossenen Ausweitung der Mautpflicht für Lkw auf alle Bundesstraßen –, die Teilmautsätze Infrastruktur, Luftverschmutzung und (erstmalig) Lärmbelastung den aktualisierten Berechnungen der Wegekostenstudie anzupassen. Das BMVI folgt in seinem Entwurf 1:1 den Vorschlägen der Wegekostenstudie.

Betrachtet man die einzelnen vorgeschlagenen Teilmautsätze, so ergeben sich in allen Teilbereichen mehr oder weniger deutliche Mautsätzerhöhungen:

Beim **Teilmautsatz Infrastruktur** sind dafür zwei Gesichtspunkte entscheidend. Zum einen erfolgte die Wegekostenberechnung erstmals nicht für Autobahnen und Bundesstraßen getrennt. Bisher waren neben den Autobahnen nur einzelne Bundesstraßenabschnitte mautpflichtig, allerdings zum Mautsatz, der für Autobahnen berechnet worden war. Laut letzter Wegekostenrechnung ergab sich, dass die Wegekostenbelastung durch Lkw auf Bundesstraßen weitaus höher liegt und für die Benutzung von Bundesstraßen eigentlich höhere Mautsätze erhoben werden müssten. Der BGL begrüßt daher, dass der Auftrag des BMVI an die Wegekostengutachter sich auf eine Ermittlung von **einheitlichen Mautsätzen für das gesamte Bundesfernstraßennetz** beschränkte. Die Alternative wären deutlich höhere Mautsätze auf Bundesstraßen als auf Autobahnen. Der BGL hat stets darauf hingewiesen, dass dies mittel- bis langfristig mit zu einem wirtschaftlichen Ausbluten der Flä-

chenregionen in Deutschland beigetragen und Wohlstand und Arbeitsplätze in ländlichen Gebieten gefährdet hätte. Ebenso benachteiligt hätte diese Alternative Transportunternehmen in ländlichen Regionen, die ihren Auftraggebern eine deutlich höhere Maut aufgrund höherer Bundesstraßenanteile hätten in Rechnung stellen müssen. Auf der anderen Seite ist die logische Konsequenz eines einheitlichen Mautsatzes, dass die Infrastrukturmaut als gewichteter Durchschnitt der Wegekosten die Mautzahlungen auf den Bundesstraßen durch die Autobahnmaut „subventioniert“. Dies erscheint nicht nur aus regionalpolitischen Gesichtspunkten sinnvoll.

Der zweite Grund für die Erhöhung der Infrastrukturmautsätze ist für das Transportgewerbe allerdings nicht nachvollziehbar. Die neu im Wegekostengutachten angewandte Methodik, ein Konglomerat aus mehreren (historischen!) Zinssätzen für die Ermittlung **kalkulatorischen Zinsen** zu bilden, ist zwar der Tatsache geschuldet, dass der damalige Bundesverkehrsminister Dobrindt 2016 durchaus nachvollziehbar die Meinung vertrat, es sei „absurd, dass Mario Draghi und der Zins der Europäischen Zentralbank die Höhe unserer Lkw-Maut vorgeben“. Die neue Methodik führt allerdings dazu, dass der von den Experten „ermittelte“ Kalkulationszins für 2018 bis 2022 nominal 3,3 % (!) beträgt. Dies ist angesichts des aktuellen Marktzinsniveaus (z.B. Bundesanleihen mit Laufzeiten bis 4 Jahre unter 0 %, bei einer Laufzeit zwischen 5 und 10 Jahren zwischen 0,07 und 0,69 %, für 30-jährige Bundesanleihen bei 1,289 %, Stand jeweils 25.04.18) trotz leicht anziehender Zinstendenz nicht nachvollziehbar und vor allem **deutlich überhöht**.

Dies kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass nach aktueller Wegekostenrechnung **mehr als die Hälfte (51,7 %) der ermittelten Wegekosten** nicht auf reale Bau- und Unterhaltungskosten, sondern auf fiktive **kalkulatorische Zinskosten** (im Schnitt über die Jahre rund 8,3 Mrd. Euro) zurückzuführen sind! In der letzten Wegekostenrechnung lag der Anteil der kalkulatorischen Zinskosten an den gesamten Wegekosten auf Bundesfernstraßen noch bei 39,0 % (Zinskosten 5,9 Mrd. Euro, Wegekosten 15,2 Mrd. Euro). Der Anstieg des Zinsanteils widerspricht eklatant der Tatsache, dass die (Kapitalmarkt-)Zinsen seit der letzten Wegekostenrechnung nochmals deutlich gesunken sind! Dadurch hat die geänderte Methodik in erheblichem Umfang zur Erhöhung der Infrastrukturmautsätze beigetragen.

Nicht weniger fragwürdig ist ein Kunstgriff bei der Ermittlung des **Teilmautsatzes Luftverschmutzung**. Zwar bleiben die von der Wegekostenstudie empfohlenen und in den Gesetzesentwurf übernommenen Sätze für Euro 0 bis Euro V-Fahrzeuge weitgehend konstant, ein „Paukenschlag“ erfolgt allerdings durch die erstmals vorgesehene Erhebung von Luftverschmutzungskosten in Höhe von 1,1 C/km für Euro VI-Fahrzeuge. Euro VI-Fahrzeuge stellen jedoch aktuell (und voraussichtlich auch in den nächsten Jahren) die schadstoffärmsten Lkw dar, auch wird es in absehbarer Zeit keine aktuellere Emissionsklasse geben, für die die Luftverschmutzungskosten mit Null angesetzt werden. Der BGL hat die in der Lkw-Maut von der EU vorgegebene und in Deutschland 1:1 umgesetzte Mautdifferenzierung nach Luftschadstoffemissionen stets mitgetragen. Entscheidender Gesichtspunkt war dabei die Tatsache, dass von der emissionsorientierten Mautdifferenzierung ein Anreiz ausgeht, in schadstoffarme Lkw zu investieren. Genau dies haben Unternehmer durch Anschaffung von Euro VI-Lkw getan. Schließlich werden durch die EuroVI-Norm gegenüber Euro O-Fahrzeugen NO_x- und Partikelemissionen um 97,5% reduziert, HC-Emissionen um 95,0% und CO-Emissionen um 87,8%. Es ist ganz offensichtlich, dass eine Erhebung von Luftverschmutzungsgebühren auch für Euro VI-Lkw keineswegs der Umwelt, sondern allein der Generierung zusätzlicher Staatseinnahmen dient.

Auswirkungen auf die Wirtschaft

In der Summe der Teilmautsätze Infrastruktur, Luft und Lärm wird die zum 01.01.2019 anstehende Änderung des BFStrMG – gerade einmal ein halbes Jahr nach der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen zum 01.07.2018 – erneut zu einer deutlichen Verteuerung des Straßengüterverkehrs am Standort Deutschland führen. Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass das mittelständische deutsche Transportgewerbe damit erneut einem Kostenschub ausgesetzt ist. Gerade für die in unserem Gewerbe im Fernverkehr dominierenden schweren 40 t-Kombinationen ergäben sich 40%ige Mautsatzsteigerungen, bei anderen Kombinationen betragen die Steigerungen sogar 50 %. Wir können daher nicht nachvollziehen, dass im Gesetzentwurf lapidar die Aussage getätigt wird **„Einzelpreis Anpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.“** Wir sind davon überzeugt – und spontane Reaktionen aus Industrie und Handel unterstreichen dies –, dass die innerhalb nur eines halben Jahres stattfindenden doppelten Mehrbelastun-

gen des deutschen Straßengüterverkehrs sich auch in den Verbraucherpreisen niederschlagen werden.

Geänderte Struktur der Mautsätze (Artikel 1 Nr. 7.)

Durch die Einführung neuer Gewichtsklassen trägt der Gesetzentwurf zwei Entschlüssen des Bundestags Rechnung. Wir begrüßen dies grundsätzlich, soweit eine Neueinteilung (wie vom Bundestag gefordert) zu einer größeren Wegekostengerechtigkeit führt.

Bei jeder Mautklasseneinteilung ist allerdings zu beachten, dass jede Änderung von Mautstrukturen auch Investitionsanreize gibt. Dies war letztlich vom Gesetzgeber (u.a. durch Berücksichtigung von Emissionsklassen in der Vergangenheit) auch stets gewollt, um bspw. Umweltgesichtspunkten Rechnung zu tragen. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die zum Jahreswechsel 2014/15 erfolgte Absenkung der Lkw-Maut, 8 Monate später gefolgt von einer Trennung der Achsklasse „4 und mehr Achsen“ in zwei Achsklassen „4 Achsen“ und „5 und mehr Achsen“. Insgesamt führte dies zu einer Veränderung des Mautsatzes für Euro VI-Lkw ab 7,5 t zGM zu einer Absenkung des Mautsatzes von 15,5 C/km auf 11,7 C/km. Viele Unternehmen hatten auf Investitionssicherheit vertraut und verstärkt in 4-achsige Fahrzeugkombinationen investiert. Diese Unternehmen konnten nicht damit rechnen, dass innerhalb von 3 Jahren und 4 Monaten eine Neueinteilung der Mautstruktur vorgesehen ist, die den Nutzen 4-achsiger Kombinationen wieder rückgängig macht. Nach unseren Berechnungen erfahren 4-Achsige Euro VI-Kombinationen bei Umsetzung des Gesetzentwurfes eine Mautsatzsteigerung um nahezu 60 %.

Ein weiterer Aspekt kommt zu der durchkreuzten Investitionssicherheit hinzu: Durch die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen unterliegen zahlreiche Fahrten mit 4-achsigen Fahrzeugen (z. B. im Baustellenverkehr), die im Nah- oder Regionalverkehr eingesetzt werden, erstmals der Mautpflicht – und dies mit der höchsten Mautbelastung. Betroffen sind auch Fahrzeugkombinationen im Zulieferverkehr zur Automobilindustrie. Auch wenn der Einsatz von 4-Achs-Kombinationen bei Vollauslastung gegenüber 5-Achskombinationen zu höheren Wegekosten führt (so die Ergebnisse der Wegekostenstudie), ist auch zu berücksichtigen, dass gerade bei diesen Fahrzeugen der Leerfahrtenanteil naturgemäß höher ist als bei 5-Achs-Kombinationen. Bei Leerfahrten jedoch ist die Straßenbelastung

(eine Achse weniger) aufgrund des niedrigeren Eigengewichts geringer als beim 5-Achskombinationen. Dass über den Treibstoffverbrauch diese Fahrzeuge unter klimarelevanten Gesichtspunkten vorteilhaft sind, dürfte ebenfalls unbestritten sein. Wir bitten angesichts dieser Aspekte darum, den identischen Mautsatz für 4- wie für 5-achsige Fahrzeuge/Kombinationen nochmals zu überdenken und gegebenenfalls - angesichts der Nutzungsdauer solcher Fahrzeuge deutlich über den oben erwähnten drei Jahren - Möglichkeiten einer Übergangsfrist/einer stufenweisen Anhebung der Mautsätze in dieser Fahrzeugklasse zu prüfen.

Verspätete Vorlage der Wegekostenrechnung zu Lasten der Nutzer?

Überrascht hat uns, dass das BMVI der Empfehlung des Wegekostengutachtens gefolgt ist, die zu einer durchaus „außergewöhnlichen“ Erhöhung der Maut zum 01.01.2019 führt. Weil das Wegekostengutachten erst vor kurzem veröffentlicht werden konnte, kommt die Mautanpassung nicht wie ursprünglich geplant zum 01.07.2018, sondern ein halbes Jahr später. Wir halten es für überzogen, den durch die verzögerte Mautanpassung im zweiten Halbjahr entstandenen Einnahmefehl beim Transportgewerbe durch höhere Mautsätze im verbleibenden Vierjahreszeitraum „einzukassieren“.

Keine Zweckbindung für erhobene Mauten auf Landesstraßen (Artikel 1 Nr. 5.)

Seit der letzten Änderung des BFStrMG besteht die Möglichkeit, dass in bestimmten Fällen Straßen nach Landesrecht durch den Bund bemaute werden können. **Wir begrüßen nachdrücklich, dass auch bei der bevorstehenden Änderung des BFStrMG an einem geschlossenen Finanzkreislauf Straße festgehalten wird.** Allerdings können wir gerade vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehen, dass für Einnahmen aus gegebenenfalls bemaute Landesstraßen keine Zweckbindung vorgesehen ist.

Kontrollen

Wir weisen darauf hin, dass bereits durch die bevorstehende Mautausdehnung auf alle Bundesstraßen, aber auch durch die Tatsache, dass jeder Mautpflichtige entweder durch

die OBU oder an Mautstellenterminals oder per Interneteinbuchung selbst verpflichtet ist, die mauterheblichen Fahrzeugmerkmale einzugeben. Wir können uns gut vorstellen, dass durch die geänderte Struktur der Mautklassen verstärkt fehlerhafte Eingaben gemacht werden. Aus diesem Grund kommt einer soliden Kontrolle große Bedeutung zu. Dem Gesetzesentwurf ist zwar zu entnehmen, dass insbesondere aufgrund eines neuen Mautbefreiungstatbestandes, der umfassenden Differenzierung bei den Gewichtsklassen und der verstärkten Anlastung externer Kosten zusätzlicher Personal- und Sachmittelaufwand gegeben und neben zusätzlichen Kontrollfahrzeugen 43 zusätzliche Dienstposten in den Jahren 2019 und 2020 geschaffen werden. Ob dies ausreichend ist, um dem zusätzlichen Kontrollaufwand gerecht zu werden, vermögen wir letztendlich nicht zu beurteilen. Wir halten es aber für unabdingbar, sollten Kontrolllücken insbesondere auf der Straße erkennbar werden, umgehend zu reagieren, um einer Umgehung der Mautpflicht Einhalt zu gebieten.

Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge (Artikel 1 Nr. 1.a)

Gegen die vorgesehene Befreiung von Elektrofahrzeugen von der Mautpflicht ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Allerdings erlauben wir uns den Hinweis, dass solche in dem für die Mautpflicht relevanten Gewichtsbereich und dann noch für den Einsatz über längere Strecken momentan noch kaum für Transportunternehmer verfügbar sind. Wir stellen auch infrage, ob – ohne an dieser Stelle nochmals auf die oben erwähnten Euro VI-Fahrzeuge einzugehen – eine Mautbefreiung oder Mautermäßigung nicht auch für andere Antriebsarten erwogen werden sollte.

Berechnung des zulässigen Gesamtgewichts von Kombinationen (Artikel 1 Nr. 1.b)

Zu Satz 1:

Für den Betrieb von Fahrzeugen im Einsatzbereich der StVO ist für die Ermittlung des zulässigen Gesamtgewichts die Berechnungsmethode nach § 34 StVZO geltendes Recht und wird in der Transport- und Logistikbranche gelebt. Der BGL spricht sich dafür aus, auch für die Mautberechnung das zulässige Zug-Gesamtgewicht nach § 34 StVZO zu ermitteln.

Falls eine Regelung nach § 34 StVZO seitens des Gesetzgebers nicht gewünscht sein sollte, und man dennoch dem Ziel der einfachen Berechnung des zulässigen Zug-

Gesamtgewichtes insbesondere bei Sattelkraftfahrzeugen nachkommen möchte, welches auch den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht, würde sich folgende Formulierung anbieten:

„Das zulässige Gesamtgewicht der Sattelzugmaschine und die zulässigen Achslasten des Sattelanhängers sind aufzuaddieren.“ Nur diese Berechnungsmethode würde gewährleisten, dass die Sattel-/Aufliegebelastung nicht zweifach in die Berechnung des zulässigen Zug-Gesamtgewichtes der Fahrzeugkombination eingeht. Analog wäre bei Starrdeichsel-/Zentralachsanhängern zu verfahren.

Die Berechnung des zulässigen Zug-Gesamtgewichts durch pauschales Aufaddieren der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge (Zugfahrzeuge und Anhänger) führt beim Sattelkraftfahrzeug (und beim Zugfahrzeug mit Starrdeichsel-/Zentrallastanhänger) immer zu einem verfälschten/überhöhten Wert (im Vergleich zum tatsächlichen Wert gemäß StVZO) und kann sich negativ auf die Mautpflicht (höhere Maut) auswirken.

Der BGL lehnt daher diese im Gesetzesentwurf pauschale und verfälschende Berechnungsmethode ab.

Zu Satz 2:

Der BGL weist darauf hin, dass - falls das zulässige Zug-Gesamtgewicht in der Zulassungsbescheinigung des Zugfahrzeugs angegeben ist - es sich dabei immer um das maximal zulässige Zug-Gesamtgewicht für den Betrieb in einer Fahrzeugkombination handelt.

Das zulässige Zug-Gesamtgewicht der tatsächlich eingesetzten Fahrzeugkombination (ist abhängig vom mitgeführten Anhänger), kann aber deutlich darunterliegen.

Beispiel:

Motorwagen: mit zGM 12 t, Anhängelast 18t, zulässiges Zug-Gesamtgewicht 30 t
(in der Zulassungsbescheinigung hinterlegt)

Anhänger: mit zGM 5 t.

Zulässiges Zug-Gesamtgewicht genannten Kombination: 17 Tonnen

Rechtsfolge: Einstufung der Fahrzeugkombination in die Mautgewichtsklasse „mehr als 18 t“, obwohl tatsächlich eine Einstufung in die mittlere Gewichtsklasse (12 bis 18 t) erfolgen müsste.

In der Transport- und Logistikbranche ist die Kompatibilität und die Flexibilität bezüglich der eingesetzten Fahrzeuge/Kombinationen sehr wichtig.

Der aktuelle Gesetzesentwurf würde die schwerstmögliche Fahrzeugkombination grundsätzlich und pauschal veranschlagen, ohne die Variantenvielfalt der tatsächlichen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

Zum Abschluss möchten wir darauf hinweisen, dass sich der BGL angesichts der zu kurzen Anhörungsfrist vorbehält, weitere Anmerkungen zum vorgelegten Gesetzesentwurf nachzureichen.