



Stellungnahme

zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Zusammenfassung:

- **Stellungnahmefrist** von lediglich einem Tag entwertet Verbändebeteiligung und ist angesichts der Belastung der Branche in Höhe von ca. 7,62 Mrd. EUR p.a. **inakzeptabel**.
- **Planungssicherheit** für die Betroffenen ist angesichts der Verzögerungen im Gesetzgebungsprozess **NICHT mehr möglich**.
- **Verdopplung der Lkw-Maut** führt mangels Vermeidungsalternativen und Lenkungswirkung allein zur Verteuerung für Verbraucher und **verschärft die Inflation**.
- **Marktverfügbarkeit** sog. Zero-Emission-Fahrzeuge (ZEV) **sowie** Flächenverfügbarkeit alternativer **Tank- und Ladeinfrastruktur** wird **nicht Rechnung getragen**. Besser: Stufenmodell mit Start der CO₂-Anlastung frühestens ab 2025 mit 8 Cent/km.
- Gleichstellung von **biogenen Kraftstoffen und E-Fuels** mit ZEV ist NICHT gewährleistet.
- Mautprivilegierung für **CNG/LNG-Fahrzeuge** ist NICHT erkennbar.
- **Bestimmtheitsgrundsatz** wird nicht Rechnung getragen, da Zuordnung der einzelnen Fahrzeuge in die **richtige CO₂-Emissionsklasse nicht erkennbar** ist. Dies gilt insbesondere für LNG und CNG-Lkw.
- Zusage zur **Vermeidung der Doppelbelastung** durch nationalen Emissionshandel und CO₂-Maut ist **nicht eingehalten** und damit eine entscheidende Bedingung des Koalitionsvertrages zur Einführung eines CO₂-Zuschlages nicht erfüllt.
- **Mautharmonisierungsprogramm muss** im Falle der geplanten Verdopplung der Lkw-Maut und der Ausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 t zGM **verdoppelt werden**.
- **Finanzierungskreislauf** Straße muss erhalten bleiben, Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut müssen in die marode Straßeninfrastruktur, den Lkw-Stellplatzausbau sowie die **klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs** investiert werden.

Frankfurt am Main, den 27. April 2023

I. Vorbemerkung

1. Ein-Tages-Frist inakzeptabel

Der BGL bedankt sich beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Er protestiert jedoch scharf gegen die erneute Entwertung der Verbändebeteiligung, welche durch die gesetzte Stellungnahmefrist von nur einem Tag den Anschein einer reinen Formsache erweckt und einer Nichtanhörung gleichkommt. Angesichts der mit dem Gesetzentwurf verbundenen Belastung für die als systemrelevant geltende Transport- und Logistikbranche i.H.v. ca. 7,62 Mrd. EUR jährlich, ist diese Nichtanhörung eine Herabwürdigung der Bedeutung und Leistung der vielen Tausend mittelständischen Unternehmen, die jeden Tag für die Versorgungssicherheit in Deutschland sorgen.

Nicht nachvollziehbar ist zudem die Tatsache, dass den Verbänden erst im Rahmen der (kurzfristigen) Anhörung vom 26. April 23 zwei Ergänzungsgutachten von Alfen/Aviso zum Wegekosten-Endbericht für die Jahre 2023 bis 2027 beigelegt sind, obwohl diese Berichte gemäß Datumsausweis bereits im März 2023 vorlagen. Die Methodik dieser beiden Ergänzungsberichte

- zur Berechnung der externen Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen sowie
- zur Mautausweitung auf Lkw mit mehr als 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse (tzGM) und Berechnung der externen Kosten,

deren Daten (z.B. bezüglich der Höhe des Teilmautsatzes zur Anlastung von CO₂-Emissionen und zu den Auswirkungen der Mautausdehnung) in das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften eingeflossen sind, kann daher in dieser Stellungnahme nicht abschließend gewürdigt werden.

2. Planungssicherheit NICHT gegeben

Der BGL hat darüber hinaus stets auf die Bedeutung von Planungssicherheit gerade bei der Festsetzung neuer Mautsätze hingewiesen, zuletzt im Zusammenhang mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Durch die späte Vorlage des Änderungsgesetzes ist diese Planungssicherheit NICHT mehr gewährleistet. Eine Verkündung des Gesetzes ist frühestens im Herbst möglich und damit nur ca. 1 Monat vor Inkrafttreten der neuen Mautsätze. Zu diesem Zeitpunkt sind Vertrags- und Preisverhandlungen in der Branche längst abgeschlossen, d.h. die Branche muss das Risiko eingehen, in den Preisverhandlungen mit Mautsätzen zu kalkulieren, die nicht rechtssicher vom Parlament beschlossen sind und gegebenenfalls im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens noch geändert werden.

II. Inhalt und Bewertung des Referentenentwurfs

1. Inhalt des Referentenentwurfs

Kern des Referentenentwurfs sind **Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG)**, die in den Artikeln 1 bis 3 beschrieben sind.

Artikel 1, der am **1. Dezember 2023 in Kraft** treten soll, sieht in Anpassung an EU-Recht vor, die Mautpflicht sowie die Einstufung in CO₂-Emissionsklassen nicht mehr wie bislang nach dem zulässigen Gesamtgewicht, sondern nach der **technisch zulässigen Gesamtmasse** des Fahrzeugs zu bestimmen. Außerdem sollen, wie dies EU-Recht erlaubt, **emissionsfreie Fahrzeuge** bis zum 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit werden. Für emissionsfreie Fahrzeuge **bis 4,25 t tzGM** gilt diese Befreiung unbefristet.

Neben die bisherigen Mautteilsätze für Infrastruktur, für Luftverschmutzung und Lärmbelastung soll der neue Mautteilsatz für **Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen gem. nachstehender Tabelle** treten.

| Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse | | 7,5 bis <12 t | 12 bis 18 t | >18 t mit bis zu 3 Achsen | >18 t mit 4 Achsen | >18 t und 5 und mehr Achsen |
|-----------------------------------|-----------------------|---------------|-------------|---------------------------|--------------------|-----------------------------|
| 1 | EURO I und schlechter | 0,08 | 0,104 | 0,158 | 0,158 | 0,162 |
| | EURO II | 0,08 | 0,104 | 0,138 | 0,138 | 0,162 |
| | EURO III | 0,08 | 0,1 | 0,134 | 0,134 | 0,16 |
| | EURO IV | 0,08 | 0,1 | 0,124 | 0,134 | 0,158 |
| | EURO V | 0,08 | 0,1 | 0,124 | 0,134 | 0,158 |
| 2 | | 0,076 | 0,096 | 0,118 | 0,128 | 0,15 |
| 3 | | 0,072 | 0,09 | 0,111 | 0,12 | 0,142 |
| 4 | | 0,04 | 0,05 | 0,063 | 0,068 | 0,079 |
| 5 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tabelle 1: Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxidemissionen je Kilometer ab dem 1.12.2023, s. Referentenentwurf, S. 13 f.

Weiterhin soll das BMDV ermächtigt werden, per Rechtsverordnung die Möglichkeit zu schaffen, die Infrastrukturkostensätze zwecks **Stauvermeidung** für bestimmte Zeiträume auf festzulegenden Straßenabschnitten zu erhöhen oder zu reduzieren. Dies dürfe aber nicht zu zusätzlichen Einnahmen führen.

Schließlich soll die **Verwendung der Mauteinnahmen** neu geregelt werden. Nur die Hälfte der Mauteinnahmen soll der Bund künftig zweckgebunden für die Bundesfernstraßen verwenden und „im Übrigen“, also die andere Hälfte, „für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ... ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege ...“.

Artikel 2, der zum 1. Juli 2024 in Kraft treten soll, sieht vor, dass die Mautpflicht ab diesem Zeitpunkt für alle Lkw mit **mehr als 3,5 t tzGM** besteht. Bei Fahrzeugkombinationen besteht diese nur dann, wenn das Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse über 3,5 t aufweist. Ausgenommen von der Mautpflicht über 3,5 t sind Fahrzeuge unter 7,5 t, die „zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden.“ Diese **„Handwerkerregelung“** ist aus Sicht des BGL in keiner Weise nachvollziehbar, da diese Lkw ebenso wie im gewerblichen und im Werkverkehr eingesetzte Lkw Infrastrukturkosten, externe Kosten durch Luftverschmutzung und Lärm und CO₂-Emissionen verursachen.

Artikel 3 folgt dem EU-Recht, indem emissionsfreie Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr vollständig von der Mautpflicht befreit werden, allerdings nur 25 % des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten sowie die Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärm zu tragen haben.

2. Gesetzentwurf führt zu drastischer Verteuerung (31 Mrd. €) ohne Vermeidungsalternative

Die mit dem Gesetzentwurf beabsichtigte annähernde Verdopplung der Lkw-Maut führt derzeit mangels Vermeidungsalternativen allein zu einer volks- und betriebswirtschaftlichen Kostensteigerung ohne jede Lenkungswirkung und gibt – nach zuletzt sinkenden Inflationsraten – der Preissteigerung neuen Schub.

CO₂-Zuschlag ohne Vermeidungsalternative - Inflationstreiber:

Mit Blick auf absehbar fehlende Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsträger (die Bahn fährt kapazitätsmäßig bereits am Anschlag) kann der CO₂-Zuschlag zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht durch Wahl einer Transportalternative vermieden werden. Mithin führt der Gesetzentwurf derzeit allein zu einer volks- und betriebswirtschaftlichen Kostensteigerung ohne jedwede Lenkungswirkung. Da die Mautsteigerung von den Transportdienstleistern – wollen sie nicht zur Insolvenz gezwungen werden – an die auftraggebende Wirtschaft weitergegeben werden muss, wirkt sie wie eine Steuererhöhung, die alle Bürgerinnen und Bürger trifft, und verschärft damit die ohnehin hohe Inflation.

Es ist in diesem Zusammenhang völlig unverständlich, dass das BMVD – wie bereits mehrfach in der Vergangenheit – in der Begründung davon ausgeht, durch „Weiterreichungen“ der Mautmehrkosten durch die Güterkraftverkehrsunternehmen würden lediglich „Einzelpreisadjustierungen“ mit „marginalen“ Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau erfolgen. Dies, obwohl ausweislich des Referentenentwurfs in dem Fünfjahreszeitraum 2022 bis 2027 allein durch die Einführung der CO₂-Differenzierung 27,15 Mrd. EUR und durch die Mautausdehnung 3,855 Mrd. Euro an Kostenbelastungen entstehen, die auf der Ertragsseite durch Preisanhebungen geschultert werden müssen.

E-Lkw- und H₂-Lkw-Hochlauf erst ab 2026/ 2027:

Aktuell sind Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb, die als Zero-Emission-Fahrzeuge (ZEV) gelten (aber keine sind, da der Strom zu wesentlichen Teilen auch aus fossilen Energieträgern gewonnen wird), nur in geringen Stückzahlen am Markt verfügbar. Laut Kraftfahrt-Bundesamt betrug am 1. Januar 2023 der Anteil der Fahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb am Kfz-Bestand in Deutschland bei den Lkw über 3,5 t tzGM nur 0,6 %, bei Sattelzugmaschinen, die den Löwenanteil der Mautkilometer erbringen, sogar nur verschwindend geringe 0,03 %. Die Lieferzeiten der Nutzfahrzeughersteller sind für schwere Lkw in diesem Segment außerordentlich lang und betragen häufig mehr als ein Jahr – wenn überhaupt ein konkreter Liefertermin genannt wird. Der Beginn des Markthochlaufs für E-Lkw im mautrelevanten klassischen Fernverkehr wird frühestens ab dem Jahr 2024 erwartet. Größere Stückzahlen werden voraussichtlich erst ab den Jahren 2026 / 2027 verfügbar sein.

Tank- und Ladeinfrastruktur erst ab 2026/ 2027:

Eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur für sog. ZEV ist aktuell noch nicht vorhanden – weder im nicht-öffentlichen Sektor (d.h. in Terminals, Depots, Logistikhubs und auf Betriebshöfen der Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen), noch im öffentlichen Raum (d.h. z.B. an Rasthöfen). Der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie der Ausbau des dafür erforderlichen Stromnetzes **haben aktuell noch nicht einmal begonnen!** Die für das Schnellladen unterwegs unverzichtbaren sog. Mega-Charger existieren bislang nur auf den virtuellen Reißbrettern der Ingenieure! Die ansatzweise Verfügbarkeit eines öffentlichen Ladenetzes inkl. des Stromnetzes ist frühestens ab 2026 / 2027 zu erwarten. Eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur ist aber zwingende Voraussetzung, damit der Fahrzeughochlauf für ZEV gelingen kann.

Verabschiedung vom Grundgedanken der Lenkungsfunktion

Offensichtlich verabschiedet sich die Bundesregierung mit dem Gesetzentwurf zumindest bis auf Weiteres völlig von der bislang gepriesenen Lenkungsfunktion der Maut. Dies, obwohl die **Mautsätze zur Anlastung von CO₂-Emissionen, die in Tabelle 1 wiedergegeben sind, fast über alle Emissions- und Gewichtsklassen pro km über dem Teilmautsatz Infrastruktur liegen sollen** – eine Zusatzbelastung, die selbst in der Geschichte der Mauterhebung in Deutschland in ihrem Ausmaß einmalig sein dürfte.

Dies zeigt sich auch in der Tabelle 2, die der Begründung des Gesetzentwurfs entnommen ist und die **erwarteten Mauteinnahmen des Bundes für die Jahre 2023 bis 2027** wiedergibt. Demnach belaufen sich die Mehreinnahmen aus der CO₂-Anlastung in diesen 5 Jahren (nur Fahrzeuge ab 7,5 t) auf 27,15 Mrd. EUR, aus der Mautausdehnung auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 t (inklusive CO₂-Differenzierung) auf 3,855 Mrd. EUR. Dass von der höheren Maut kein Lenkungseffekt ausgeht, zeigt sich schon darin, dass die

jährlichen CO₂-Mauteinnahmen ab 2024 bei konstantem Teilmautsatz für CO₂-Emissionen kaum zurückgehen. (Gleiches ist im Übrigen für die Einnahmen aus dem Mautteilsatz Lärmbelastung festzustellen.)

Diese Tabelle zeigt im Übrigen auch deutlich, welches Ausmaß die Anlastung von CO₂-Emissionen im Rahmen der gesamten Mauterhebung hat. Ab 2024 bringt die Anlastung der CO₂-Emissionen dem Bund höhere Einnahmen als aus der Anlastung der Infrastrukturkosten! Dieses Übergewicht bleibt bis 2027 – und aller Wahrscheinlichkeit nach auch in den folgenden Jahren – erhalten, da es, wie beschrieben und offensichtlich auch von den Gutachtern angenommen, für das Transportgewerbe keine Vermeidungsmöglichkeit durch emissionsfreie/-arme Fahrzeuge gibt.

| Jahr | Infrastrukturkosten | Luftverschmutzung | Lärmbelastung | Kohlenstoffdioxid-Emissionen | Summe |
|-----------------------|---------------------|-------------------|---------------|------------------------------|--------|
| 2023 | 6,451 | 1,034 | 0,514 | 0,537 | 8,536 |
| davon >3,5t bis <7,5t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2024 | 6,72 | 1,136 | 0,58 | 6,8 | 15,236 |
| davon >3,5t bis <7,5t | 0,187 | 0,085 | 0,05 | 0,272 | 0,594 |
| 2025 | 6,984 | 1,241 | 0,646 | 7,149 | 16,02 |
| davon >3,5t bis <7,5t | 0,372 | 0,165 | 0,101 | 0,539 | 1,177 |
| 2026 | 7,092 | 1,26 | 0,676 | 7,23 | 16,258 |
| davon >3,5t bis <7,5t | 0,375 | 0,152 | 0,108 | 0,533 | 1,168 |
| 2027 | 7,175 | 1,291 | 0,696 | 7,304 | 16,466 |
| davon >3,5t bis <7,5t | 0,373 | 0,145 | 0,11 | 0,528 | 1,156 |
| 2023 bis 2027 | 34,422 | 5,962 | 3,112 | 29,02 | 72,516 |
| davon >3,5t bis <7,5t | 1,307 | 0,547 | 0,369 | 1,871 | 4,095 |

Tabelle 2: Vom BMDV erwartete Mauteinnahmen in den Jahren 2023 bis 2027, s. Referentenentwurf, S. 3

Damit wird deutlich, dass die Bundesregierung die neue EU-Rechtsetzung allein dazu nutzt, um zusätzliche Mauteinnahmen zu generieren. Unzweifelhaft steht der fiskalische Aspekt klar im Vordergrund – ausgetragen unter dem Deckmantel „Klimaschutz“ auf dem Rücken des Transportgewerbes.

3. Vorschlag des BGL zur Ausgestaltung der CO₂-Maut

a) Empfehlungen eines Stufenmodells

Der BGL hat vor diesem Hintergrund in einem gemeinsamen Positionspapier mit den Verbänden der deutschen Logistikwirtschaft vom 16. Februar 2023 empfohlen, der

Marktverfügbarkeit von ZEV sowie der Flächenverfügbarkeit alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur bei der Einführung einer CO₂-orientierten Lkw-Maut gerecht zu werden, indem ein Stufenmodell im Bundesfernstraßenmautgesetz festgeschrieben wird. Durch festgelegte Stufen, nach denen der CO₂-Zuschlag mit 8 Cent/km im Jahr 2025 startet und in den Jahren bis 2030 progressiv ansteigt, könnte die beabsichtigte Lenkungswirkung der Lkw-Maut eintreten und zugleich Planungssicherheit für Transport- und Logistikunternehmen hergestellt werden.

b) Gleichstellung von Fahrzeugen mit biogenen Kraftstoffen und E-Fuels mit ZEV

Im Interesse des Klimaschutzes setzt der Gesetzentwurf Anreize für den Einsatz von ZEV (sofern verfügbar, s.o.). Richtigerweise weist die Bundesregierung allerdings im Rahmen der Diskussionen auf europäischer Ebene darauf hin, dass die Erreichung der Klimaneutralität technologieoffen erfolgen muss. Insbesondere der Einsatz von Fahrzeugen, die mit biogenen Kraftstoffen oder E-Fuels betrieben werden, dürfen daher nicht gegenüber ZEV benachteiligt werden. Der Gesetzentwurf sieht hingegen Mautprivilegierungen allein für ZEV vor. Hier ist zwingend eine Gleichstellung für biogene Kraftstoffe und E-Fuels notwendig. Dies könnte über einen konkreten Nachweis getankter Biokraftstoffe (z.B. HVO 100) oder E-Fuels erfolgen.

c) Mautprivilegierung für CNG/LNG-Fahrzeuge

Ebenfalls sollte entsprechend dem tatsächlichen CO₂-Einsparpotential der Einsatz von CNG/LNG-Fahrzeugen (sowohl fossiler als auch biogener CNG/LNG-Herkunft) bei der Mautprivilegierung berücksichtigt werden. Dies könnte durch eine pauschale Ermäßigung für CNG/LNG-Lkw, ggf. in Verbindung mit einem konkreten Nachweis über getanktes Bio-CNG/LNG erfolgen.

Im Referentenentwurf heißt es auf S. 7 hingegen nur:

„Als emissionsfreie Fahrzeuge gelten auch solche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, deren Primärenergieträger für die Bereitstellung der Antriebsenergie in der reinen chemischen Verbrennungsreaktion kein Kohlenstoffdioxid erzeugt. Kohlenstoffdioxid-Anteile im Abgas, die aus der Verbrennung technischer Hilfsstoffe entstehen, werden in dieser Klassifizierung nicht berücksichtigt“.

Aus diesem Passus folgert der BGL, dass hinsichtlich der CO₂-Emissionsbetrachtung die Einstufung als „emissionsfreies Fahrzeug“ bei Verbrennungsmotoren ausschließlich auf Grundlage der Verwendung des Energieträgers Wasserstoff erfolgt.

Bei allen anderen Energieträgern, die in Verbrennungsmotoren zur Bereitstellung der Antriebsenergie verwendet werden, handelt es sich um Kraftstoffe, die in ihrem chemischen Aufbau „Kohlenstoffatome“ enthalten, die im Verbrennungsprozess mit Sauerstoff (aus der Luft) zu CO₂ reagieren. Dabei ist es unerheblich, ob diese Kraftstoffe fossilen oder biogenen Ursprungs sind oder über Synthese als E-Fuel erzeugt werden.

Allerdings liegt aus Sicht des BGL ein deutlicher Vorteil bei biogenem LNG/CNG gegenüber fossilem LNG/CNG. Es ist aber unklar, ob diese Kraftstoffe in die CO₂-Emissionsklasse 2, 3 oder 4 fallen. Diese Frage wird durch den Referentenentwurf nicht beantwortet und lässt

betroffene Unternehmer im Unklaren, welche Maut sie ab Januar 2024 zu entrichten haben.

4. Umstellung von Gewichtsgrenzen

Das Mautänderungsgesetz sieht, wie von der EU vorgegeben, eine Umstellung auf die technisch zulässige Gesamtmasse eines Fahrzeugs vor – sowohl bei der Bestimmung der Mautpflicht als auch bei der Einstufung in eine Emissionsklasse. Die Umstellung von zGG auf tzGM wird für bestimmte Fahrzeuge (i.d.R. bei Einzelfahrzeugen/Motorwagen) eine Einstufung in die nächsthöhere Mautkategorie zur Folge haben. Faktisch werden Fahrzeuge oftmals für höhere Gesamtmassen ausgelegt, um diese z.B. in anderen Ländern, in denen dies erlaubt ist, nutzen zu können. Betroffen sind insbesondere die „Grenzklassen“ bei 7,5 t/12t/18 t tzGM. Dies kann dazu führen, dass diese Fahrzeuge für den Verkehr auf deutschen mautpflichtigen Straßen eine höhere Abgabe entrichten müssen, obwohl sich das Gesamtgewicht des Transports nicht ändert.

Diese Umstellung führt auch dazu, dass eine Ablastung von Fahrzeugen zukünftig keine Umgruppierung in eine „niedrigere“ Mautkategorie ermöglicht, da die technisch zulässige Gesamtmasse unverändert bleibt.

Im Fall von Fahrzeugkombinationen besteht eine Pflicht zur Entrichtung der Maut nur, „wenn das Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 t aufweist.“ Diese Änderung könnte dazu führen, dass eine „neue Trendfahrzeugkombination“ entsteht: Ein Zugfahrzeug (z.B. der sog. Sprinterklasse) mit einem tzGM von 3,49 t und Dieselantrieb mit Anhänger bliebe mautbefreit.

5. Zusage zur Vermeidung der Doppelbelastung nicht eingehalten

Mit der Einführung einer CO₂-Maut droht zusätzlich zum nationalen Emissionshandelssystem (NEHS) gemäß Brennstoff-Emissionshandels-Gesetz (BEHG), nach dessen Rechtssystematik heute bereits ein kontinuierlich steigender CO₂-Aufschlag auf Kraftstoffe erhoben wird, eine Mehrfachbelastung des Straßengüterverkehrs. Der BGL hat daher ausdrücklich die Vereinbarung im Koalitionsvertrag begrüßt, einen CO₂-Zuschlag bei der Lkw-Maut nur unter der Bedingung einzuführen, dass eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis ausgeschlossen wird. Eine ähnliche Zusage findet sich in der Begründung zum BEHG. Zudem wurde die Bedingung aus dem Koalitionsvertrag in der Begründung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes sowie zum vorliegenden Referentenentwurf nochmals wiederholt.

Allerdings enthält der Referentenentwurf keine Regelung, wie diese Doppelbelastung vermieden werden soll. Dies, obwohl es im Rahmen des vorgelegten Artikelgesetzes möglich gewesen wäre, in einem weiteren Artikel eine Ausnahme für den gewerblichen Güterkraftverkehr im BEHG vorzunehmen und die Bedingung damit zeitgleich mit Inkrafttreten des Gesetzes zu erfüllen. Der BGL appelliert daher an die Bundesregierung, ihre Zusage gegenüber dem deutschen Gewerbe einzuhalten. Lösungswege, wie eine

entsprechende Regelung aussehen kann, hat der BGL in dem o.g. Gemeinsamen Positionspapier mit den Verbänden der deutschen Logistikwirtschaft vom 16. Februar 2023 aufgezeigt.

6. Einstufung in die CO₂-Emissionsklasse wird Bestimmtheitsgrundsatz nicht gerecht

Der Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen (siehe Tabelle 1) wird differenziert u. a, nach den CO₂-Emissionsklassen gemäß der EU-Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG. Diese insgesamt 5 Emissionsklassen reichen von CO₂-Emissionsklasse 5 (emissionsfreie Fahrzeuge) über Emissionsklasse 4 (emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge), Emissionsklassen 3 und 2 (CO₂-Emissionen um 8% bzw. 5 % unter den „Emissionsreduktionskurven“) bis zu CO₂-Emissionsklasse 1 (Fahrzeuge, die keiner der genannten Emissionsklassen angehören). Sehr problematisch und daher mit dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatz nur schwer vereinbar ist, dass ein Transportunternehmer diese Einstufung seiner Fahrzeuge in die richtige Emissionsklasse nicht erkennen kann. Dies zeigt sich aktuell insbesondere für LNG und CNG – Fahrzeuge und bedarf einer dringenden Klarstellung.

7. Mautharmonisierung verdoppeln

Mit der Einführung der Lkw-Maut trat zu der teilweise für die Verkehrsinfrastruktur zweckgebundenen Mineralölsteuer eine weitere Finanzierungsquelle in Gestalt der Nutzerfinanzierung on top hinzu. Als Kompensation dafür und zum Abbau innereuropäischer Wettbewerbsverzerrungen – deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen sind fiskalisch im europäischen Wettbewerb mit am höchsten belastet – wurde dem Transportgewerbe mit der Mauteinführung ein Harmonisierungsbeitrag in Höhe von 600 Millionen Euro zugesagt. Im Rahmen der sogenannten Mautharmonisierung ist die Absenkung der Kfz-Steuer erfolgt (150 Millionen Euro) und es wurden einschlägige Förderprogramme aufgelegt (vgl. § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG, wonach aus dem Mautaufkommen „jährlich bis zu 450 Millionen Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs geleistet“ werden).

Durch die Verdopplung der Maut einerseits und der gleichzeitigen Mautausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 t tzGM andererseits ist es angezeigt, die Mautharmonisierungsmittel ebenfalls zu verdoppeln. Nicht nur, dass die Einnahmen des Bundes dadurch erheblich steigen und damit potenziell mehr Geld für den Harmonisierungsfonds zur Verfügung steht, es werden durch die Mautausweitung auch deutlich mehr Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mautpflichtig und haben damit zu Recht Anspruch auf die Mautharmonisierungsmittel. Da insbesondere die Mittel aus dem De-Minimis-Programm regelmäßig zur Mitte des Jahres ausgeschöpft sind, ist eine Aufstockung des Budgets dringend erforderlich.

8. Finanzierungskreislauf Straße erhalten – Mautmehreinnahmen in Straßeninfrastruktur und klimaneutralen Straßengüterverkehr investieren

Die Hälfte der Mauteinnahmen (dies entspricht, da sich die Mauteinnahmen gemäß Referentenentwurf verdoppeln sollen, den Mehreinnahmen aus der CO₂-Maut und der Mautausdehnung) sollen „für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ... ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege ...“ verwendet werden.

Diese Abkehr vom geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße ist für den BGL nicht nachvollziehbar und erst Recht nicht hinnehmbar. In den kommenden Jahren besteht ein erheblicher Investitionsbedarf beim Ausbau und bei der Erneuerung der Straßeninfrastruktur, insbesondere bei der Sanierung der Brücken. So befinden sich laut dem aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht der Bundesregierung mehr als 2.200 Autobahnkilometer in schlechtem oder sogar sehr schlechtem Zustand und ebenso fast 13.000 Bundesstraßenkilometer; zudem ist der Zustand von rund 4.600 Brücken an Bundesfernstraßen „nicht ausreichend“ oder sogar „ungenügend“. Hoher und akuter Investitionsbedarf besteht aber auch bei den aus Verkehrssicherheitsgründen dringend erforderlichen Lkw-Stellplätzen, von denen ca. 40.000 im deutschen Straßennetz fehlen, obwohl der BGL bereits 2002 (!) den Lkw-Stellplatzmangel auf die politische Agenda gesetzt hat. Für den Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes kommt zusätzlich zu der ohnehin angespannten Parkplatzsituation ein Flächenbedarf für Ladesäulen, der dringend finanziert werden muss, hinzu.

Der BGL könnte durchaus nachvollziehen und für sinnvoll erachten, wenn ein Teil des Finanzstroms, der durch das Mautänderungsgesetz in die Kassen des Bundes fließen wird, außer für Investitionen in die marode Straßeninfrastruktur und den notwendigen Lkw-Stellplatzausbau auch für Investitionen in klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs genutzt würde.

Um die Herausforderungen dieser Transformation zu einem klimafreundlichen Straßengüterverkehr bewältigen zu können, sollte ein nennenswerter Anteil der Mautmehreinnahmen in weitere Förderprogramme investiert werden. Zu nennen sind hier etwa das Programm Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI), dessen Budget aktuell bereits ausgeschöpft ist, oder auch die Förderung intelligenter Trailertechnologie. Zudem sind für den Ausbau des Ladenetzes erhebliche Investitionen und ein erheblicher Flächenbedarf an öffentlichen Stellplätzen erforderlich.

Stattdessen soll mit dem vorliegenden Referentenentwurf eine Quersubventionierung der Schiene aus den Einnahmen der Lkw-Maut erfolgen, die der BGL entschieden ablehnt. Wenn die Schiene – übrigens zu Recht – mehr Investitionsmittel bekommen soll, dann muss dies aus allgemeinen Haushaltsmitteln erfolgen. Eine erhebungsgrundfremde Quersubventionierung konterkariert nicht nur die Bereitschaft der Nutzer zur Zahlung der Fernstraßenmaut, sondern wird auch dem Investitionsbedarf in ein funktionierendes Straßennetz sowie einen klimaneutralen Straßengüterverkehr nicht im Ansatz gerecht.



III. Fazit

Der BGL bittet darum, die geäußerten Bedenken sowohl in der laufenden Ressortabstimmung als auch in den anstehenden parlamentarischen Beratungen im Interesse nicht nur des deutschen Transportgewerbes, sondern der gesamten deutschen Wirtschaft und der Verbraucher zu berücksichtigen.

Speziell durch die Tatsache, dass die ohnehin mit dem Rücken zur Wand stehenden Transportunternehmen weder aktuell noch in näherer Zukunft in der Lage sind, der verdoppelten Maut durch nachhaltige Erneuerung ihres Fuhrparks auszuweichen, sind Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Preisentwicklung unvermeidbar. Diese Entwicklung wird dadurch verstärkt, dass die Schiene weder kurz- noch mittelfristig in der Lage sein wird, in nennenswerter Weise Straßengüterverkehre zu übernehmen.

Wir bitten insbesondere, im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens dafür zu sorgen, dass zeitgleich mit der anstehenden Anlastung von CO₂-Emissionen im anstehenden Gesetzesvorhaben eine Doppelbelastung des Transportgewerbes, wie politisch zugesagt, vermieden wird.