



## BGL-Position: Zusage zur Vermeidung der Doppelbelastung bei CO<sub>2</sub>-Maut einhalten

---

### I. Hintergrund

Mit der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Maut durch das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften droht zusätzlich zum nationalen Emissionshandelssystem (NEHS) gemäß Brennstoff-Emissionshandels-Gesetz (BEHG) eine Doppelbelastung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs. Denn nach der Rechtssystematik des BEHG wird heute bereits ein kontinuierlich steigender CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf Kraftstoffe erhoben.

#### ***Doppelbelastung schwächt Wettbewerbssituation des deutschen Transportgewerbes***

Für die deutschen mittelständischen Transportlogistikunternehmen stellt diese Doppelbelastung eine erhebliche Schwächung ihrer Wettbewerbsfähigkeit dar. Sie sind ohnehin bereits seit Jahren einem massiven Dumpingwettbewerb vonseiten mittel- und osteuropäischer Transportdienstleister ausgesetzt. Allein in den letzten 10 Jahren sind die Kabotagetransporte (Inlandtransporte durch ausländische Transportdienstleister) aufgrund von Sozialdumping um das 4,3-fache geradezu explodiert - hierbei ist die immer weiter grassierende illegale Kabotage noch gar nicht berücksichtigt! Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und wieder faire Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr herzustellen, wurde auf europäischer Ebene das sog. Mobilitätspaket I verabschiedet.

Die CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung konterkariert hingegen diese Bemühungen, denn sie betrifft fast ausschließlich deutsche Unternehmer, die überwiegend in Deutschland tanken. Die (auf die Mautkilometer bezogenen) über 43% gebietsfremden Transportdienstleister tanken bei Reichweiten moderner Diesel-Fahrzeuge von bis zu 3.000 km fast nie in Deutschland und haben damit einen Wettbewerbsvorteil.

#### ***Bedingung im Koalitionsvertrag muss eingehalten werden***

Der BGL hat daher ausdrücklich die Vereinbarung im Koalitionsvertrag begrüßt, einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag bei der Lkw-Maut nur unter der Bedingung einzuführen, dass eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis ausgeschlossen wird. Allerdings enthält der Gesetzentwurf keine Regelung, wie diese Doppelbelastung vermieden werden soll.

Der BGL regt daher an, im Rahmen des vorgelegten Artikelgesetzes zugleich das BEHG zu ändern, dort eine Regelung für einen Rückerstattungsmechanismus einzufügen und damit zeitgleich mit Inkrafttreten des Gesetzes die Bedingung des Koalitionsvertrages zu erfüllen.



## II. Gesetzliche Regelung eines Rückerstattungsverfahrens

Die Implementierung eines Rückerstattungsmechanismus könnte durch eine

- **Verordnungsermächtigung im BEHG** in Verbindung mit einer
- **Durchführungsverordnung für ein Rückerstattungsverfahren**

erfolgen. Die Details des Rückerstattungsverfahrens wären dann von der Bundesregierung in einer entsprechenden Rechtsverordnung zu regeln, vergleichbar den bereits in § 11 BEHG vorgesehenen Verordnungsermächtigungen. Folgende Regelung könnte hierzu ins BEHG aufgenommen werden:

### **§ 11 a (Rückerstattung wegen CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung)**

1. *Entsteht durch die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel eine CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung des mautpflichtigen Transportlogistikunternehmens, so gewährt die zuständige Behörde auf Antrag die Rückerstattung der durch das BEHG verursachten Mehrausgaben.*
2. *Zur Vermeidung einer CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen wird die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Antragstellung und zu erbringenden Nachweisen zu regeln.*

## III. Umsetzung des Rückerstattungsverfahrens

Die Umsetzung des Rückerstattungsverfahrens könnte in Anlehnung an Gewerbedieselregelungen anderer EU-Staaten erfolgen. Zu nennen sind hier etwa Belgien, Frankreich, Italien, Portugal, Slowenien, Spanien und Ungarn. Dort werden Tankbelege bei den zuständigen Behörden für vorab mit Fahrzeugschein registrierte Fahrzeuge eingereicht. Eine Rückerstattung des im Rahmen des BEHG gezahlten CO<sub>2</sub>-Preises könnte also etwa durch entsprechende Nachweise beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erfolgen, z.B. aus den eingenommenen Mautbeträgen, wodurch sogar eine Verrechnung als Saldo möglich wäre. Zentral wäre dabei der Nachweis über die „tatsächliche“ CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung durch folgende Unterlagen:

- Belege für tatsächlich gezahlte Maut (Beleg von EETS-Anbieter) und
- Belege für den in Deutschland getankten Kraftstoff (z.B. durch monatliche Auszüge der Tankkartenemittenten).

## IV. Europarechtliche Bedenken sind unbegründet

Befürchtungen, eine Erstattung des BEHG-Aufschlages würde gebietsfremde Fahrzeuge diskriminieren und sei daher europarechtswidrig, sind unbegründet. Zwar profitieren von der Erstattungsregelung überwiegend Fahrzeuge deutscher Unternehmen, da diese in der Praxis häufiger in Deutschland tanken als Fahrzeuge gebietsfremder Unternehmen. Für eine auch nur mittelbare Diskriminierung fehlt es jedoch an einer Ungleichbehandlung. Sowohl deutsche wie auch gebietsfremde Unternehmen können gleichermaßen die Erstattungsregelung für Fahrzeuge in Anspruch nehmen, die in Deutschland betankt wurden.

Frankfurt am Main, den 18. Juli 2023