



Stellungnahme

zum

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Zusammenfassung:

Der BGL spricht sich zwar grundsätzlich für eine CO₂-Mautreform aus, lehnt jedoch die konkrete Form der Umsetzung durch den vorliegenden Gesetzentwurf als sinnlosen Inflationstreiber inmitten einer Wirtschaftskrise ohne jede Lenkungswirkung ausdrücklich ab. Unter dem Deckmantel des Klimaschutzes schadet er Wirtschaft und Bevölkerung und gleicht einer massiven Steuererhöhung.

Folgende Punkte sollten daher aus Sicht des BGL im anstehenden parlamentarischen Verfahren dringend berücksichtigt werden:

1. Planungssicherheit durch Verschiebung der CO₂-Maut auf
 - a. den 1. Januar 2025 (mit Stufenmodell, das Fahrzeugverfügbarkeit und Infrastrukturverfügbarkeit Rechnung trägt und mit 8 Cent/km startet) oder
 - b. zumindest auf den 1. Januar 2024, um die (vielfach nicht darstellbare) Anpassung laufender Verträge für nur einen Monat vor dem Jahreswechsel zu vermeiden.
2. Gleichstellung biogener Kraftstoffe und E-Fuels mit emissionsfreien Fahrzeugen.
3. Einhaltung der Koalitionszusage zur Vermeidung der Doppelbelastung durch nationalen Emissionshandel (= CO₂-Preis an der Zapfsäule) plus CO₂-Maut.
4. Verzicht auf die Differenzierung der Maut in Stoßzeiten.
5. Verdopplung des Mautharmonisierungsprogramms (z.B. „De-Minimis“).
6. Erhalt des Finanzierungskreislaufs Straße für Brückensanierung, Lkw-Stellplätze und klimafreundlichen Straßengüterverkehr.

Frankfurt am Main, den 28. Juli 2023

I. Vorbemerkung

Der BGL spricht sich zwar grundsätzlich für eine CO₂-Mautreform aus, **lehnt jedoch die konkrete Form der Umsetzung durch den vorliegenden Gesetzentwurf ausdrücklich ab**. Dieser Gesetzentwurf ist ein **sinnloser Inflationstreiber** inmitten einer Wirtschaftskrise **ohne jede Lenkungswirkung**. Mit dem Gesetzentwurf verdoppelt die Bundesregierung die Lkw-Maut nahezu und **belastet Wirtschaft und Gesellschaft mit jährlich ca. 7,62 Mrd. Euro** zusätzlich! Besonders kleine Transportunternehmen (über 80 % haben weniger als 20 Mitarbeiter), die den Großteil der Transporte übernehmen, können nach zahlreichen Preiserhöhungen in den letzten Jahren kaum mehr weitere Preissteigerungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen, weil letztere andernfalls ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Als Folge werden Fuhrparkkapazitäten vermehrt abgebaut, der Marktanteil deutscher Transportunternehmen sinkt weiter und es droht eine Marktberreinigung zulasten der kleinen mittelständischen Transportunternehmen.

Allein in den letzten 10 Jahren sind die Kabotagetransporte (Inlandtransporte durch ausländische Transportdienstleister) aufgrund von Sozialdumping um das 4,3-fache geradezu explodiert - zudem verschärfen illegale Kabotagepraktiken die Situation. **Wenn hier nicht politisch gegengesteuert wird, wird in den nächsten 10 Jahren fast jeder zweite innerdeutsche Transport durch ausländische Lkw mit Fahrern aus immer fernerer Ländern von immer größeren ausländischen Transportdienstleistern durchgeführt.**

II. 7-Punkte-Katalog für das parlamentarische Verfahren

1. Planungssicherheit durch Verschiebung der CO₂-Maut

Eine Verkündung des Gesetzes findet voraussichtlich erst ca. 1 Monat vor Inkrafttreten der neuen Mautsätze statt – wenn dieser Zeitplan überhaupt zu halten ist. Zu diesem Zeitpunkt sind Vertrags- und Preisverhandlungen 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. Zudem kann die Mautsteigerung für den Monat Dezember aufgrund bereits geschlossener Verträge vielfach nicht mehr berücksichtigt werden. **Insofern sollte die CO₂-Mauterhebung frühestens zum 1. Januar 2024 starten.**

Doch auch bei kurzzeitiger Verschiebung besteht die Problematik, dass die mit dem Gesetzentwurf beabsichtigte Mauterhöhung um bis zu 83 % mangels Vermeidungsalternativen allein zu einer volks- und betriebswirtschaftlichen Kostensteigerung ohne jede Lenkungswirkung führt und der Inflation neuen Schub gibt. Denn aktuell sind sog. emissionsfreie Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb nur in geringen Stückzahlen am Markt verfügbar. Zudem ist nicht einmal eine auch nur annähernd flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge vorhanden – weder im nicht-öffentlichen noch im öffentlichen Raum. **Daher sollte das Inkrafttreten der Mautreform idealerweise auf den 1. Januar 2025 verschoben werden, verbunden mit der Festschreibung eines stufenweise ansteigenden CO₂-Zuschlags.** Dieser sollte mit 8 Cent/km im Jahr 2025 starten und bis 2030 progressiv ansteigen.

Damit würde die Verfügbarkeit von emissionsfreien Fahrzeugen und der dazugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur bei der CO₂-Maut berücksichtigt, eine klimawirksame Lenkungswirkung ermöglicht sowie Planungs- und Investitionssicherheit gewährleistet.

2. Gleichstellung biogener Kraftstoffe und E-Fuels mit emissionsfreien Fahrzeugen

Richtigerweise weist die Bundesregierung 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 emissionsfreien benachteiligt werden. **Der Entwurf für das Artikelgesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften sieht hingegen Privilegierungen allein für (lokal) emissionsfreie Fahrzeuge** sowie für Fahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotoren vor. Hier ist zwingend eine **Gleichstellung für biogene Kraftstoffe und E-Fuels notwendig**.

Während eine entsprechende Privilegierung im Bundesfernstraßenmautgesetz selbst aufgrund der aktuell allein auf die lokalen Emissionen des jeweiligen Fahrzeugs ausgerichteten Eurovignetten-Richtlinie europarechtlich bedenklich ist, wären finanzielle Anreize über die Energiesteuer im Rahmen der jüngsten Novellierung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) darstellbar.

Der BGL regt daher an, im Rahmen des vorgelegten Artikelgesetzes in einem weiteren Artikel das **Energiesteuergesetz zu ändern**. Die Verbände der deutschen Logistikwirtschaft haben hierzu in einem Positionspapier vom 12. Juli 2023 die Schaffung eines neuen § 56a zur Steuerentlastung für den Straßengüterverkehr vorgeschlagen. Damit könnte eine Reduktion der Energiesteuer für z.B. HVO100 um 80 % und Bio-LNG um 90 % gelingen und ein Anreiz zum Einsatz solcher Kraftstoffe geschaffen werden.

3. Zusage zur Vermeidung der Doppelbelastung einhalten

Mit Einführung einer CO₂-Maut droht zusätzlich zum nationalen Emissionshandelssystem (NEHS) gemäß Brennstoff-Emissionshandels-Gesetz (BEHG) 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**. 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. In einem BGL-Positionspapier vom 18. Juli 2023 wird dazu konkret die Schaffung eines neuen § 11a vorgeschlagen, in dem die Rückerstattung der durch das BEHG verursachten Mehrausgaben auf Antrag i.v.m. der Ermächtigung für eine Durchführungsverordnung bestimmt wird.

4. Verzicht auf Mauterhöhung in Stoßzeiten

Die Ermächtigung, die Infrastrukturkostensätze mit dem Ziel der „Stauvermeidung“ für bestimmte Zeiträume auf bestimmten Straßenabschnitten zu differenzieren, lehnt der BGL als

realitäts- und praxisfern strikt ab. Aufgrund von eng getakteten und oft zeitsensiblen Verflechtungen zwischen Transport und Warenproduktion greift keine Lenkungswirkung. Überdies sind die Transportunternehmen im Sinne effizienter betrieblicher Abläufe ohnehin bestrebt, Staus und Verkehrsschwerpunkte zu vermeiden.

5. Mautharmonisierung verdoppeln

Mit Einführung der Lkw-Maut wurde dem Transportgewerbe als teilweiser Ausgleich für die zusätzlich zu entrichtende Energiesteuer, zum Abbau innereuropäischer Wettbewerbsverzerrungen sowie zur Beschäftigungssicherung und zur Förderung von Umweltschutz und Verkehrssicherheit ein Harmonisierungsbeitrag in Höhe von 600 Mio. Euro zugesagt. Im Rahmen dieser sogenannten Mautharmonisierung ist eine Absenkung der Kfz-Steuer erfolgt (150 Mio. Euro) und es wurden einschlägige Förderprogramme aufgelegt (vgl. § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG, wonach aus dem Mautaufkommen „jährlich bis zu 450 Mio. 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 geplante Verdopplung der Maut und der Mautausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 t tzGM ist es angezeigt, die Mautharmonisierungsmittel durch entsprechende Änderung von § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG ebenfalls zu verdoppeln.** Da insbesondere die **Mittel aus dem De-Minimis-Programm regelmäßig zur Mitte des Jahres ausgeschöpft** sind, ist eine Aufstockung des Budgets dringend erforderlich. Damit kann der Branche ein bisschen von der enormen zusätzlichen Belastung zurückgegeben werden.

6. Finanzierungskreislauf Straße erhalten

Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs bei Ausbau und Erneuerung der Straßeninfrastruktur (insb. Brücken) sowie dem Finanzbedarf für die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs ist eine Abkehr vom geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße für den BGL nicht nachvollziehbar und nicht hinnehmbar.

Im deutschen Straßennetz **fehlen mindestens 40.000 Lkw-Stellplätze**. Für den Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes kommt **zusätzlich ein Flächenbedarf für Ladesäulen** hinzu, der dringend finanziert werden muss. Es werden außerdem **wesentlich mehr Mittel für Förderprogramme** zur Anschaffung klimafreundlicher Fahrzeugtechnologien und der dazugehörigen Infrastruktur in den Unternehmen benötigt. So ist z.B. das aktuelle Budget des Programms Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) ausgeschöpft. **Das Förderprogramm EMK, das Komponenten zur Verbesserung der Energieeffizienz bei Nutzfahrzeugen und Trailern fördern soll, musste mangels hinreichenden Budgets bereits nach 3 Tagen (!) wieder geschlossen werden.**

Die Mehreinnahmen aus der CO₂-Maut sollten daher vor allem in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs investiert werden. Eine Quersubventionierung der Schiene aus den Einnahmen der Lkw-Maut spielt dagegen die Verkehrsträger gegeneinander aus und schwächt am Ende beide. Wenn die Schiene – übrigens zu Recht – mehr Investitionsmittel bekommen soll, dann muss dies aus allgemeinen Haushaltsmitteln erfolgen.