

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

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)106-A

Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018

Stellungnahme

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



zum Entwurf für ein Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 10. Oktober 2018

Frankfurt am Main, den 05. Oktober 2018



Zusammenfassung

I. Mauthöhe

Der BGL begrüßt die mit dem Gesetz vorgesehene Festlegung einheitlicher Mautsätze auf Bundesstraßen und Autobahnen. Er weist jedoch zugleich darauf hin, dass die Wirtschaft mit diesem Gesetzentwurf sowie der zum 1. Juli 2018 in Kraft getretenen Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen erheblichen finanziellen Mehrbelastungen von bis zu 3 Mrd. € p.a. ausgesetzt wird. Die Mautsätze sollen durch den vorliegenden Gesetzentwurf um bis zu 60% steigen (für 4-achsige Fahrzeugkombinationen mit Euro VI-Abgasstandard).

II. Zinsen

Der zugrunde liegende kalkulatorische (aus historischen Zinsen über die letzten 30 Jahre abgeleitete) Zinssatz von 3,3 % ist angesichts des aktuellen Marktzinses deutlich überhöht.

III. Geänderte Struktur der Mautkategorien

Die Struktur der Mautkategorien soll geändert werden. Seit dem 3. BFStrMÄndG wurden 4-achsige Fahrzeugkombinationen (zGM 36 t) geringer bemautet als 5-achsige (zGM 40 t). Dieser „Fehler“ wird mit dem vorliegenden Gesetz im Interesse der Wegekostengerechtigkeit korrigiert. Zudem werden die Fahrzeuggewichte stärker berücksichtigt. Dies begrüßt der BGL ausdrücklich. Er gibt jedoch zu bedenken, dass infolge dessen für 4-Achskombinationen ab 18 t die Maut besonders stark ansteigt. Der Fuhrpark von Unternehmen, die aufgrund des bisherigen Mautvorteils in 4-Achser investiert haben, wird dadurch entwertet.

IV. Anlastung externer Kosten

Obwohl Euro VI-Fahrzeuge die aktuell schadstoffärmsten Fahrzeuge am Markt sind, werden sie nach dem Gesetzentwurf mit 1,1 C/km externen Kosten für Luftverschmutzung belastet. Der Anreiz, in schadstoffarme Lkw zu investieren, sinkt damit, obwohl besonders im Nahverkehrsbereich (Einzugsgebiet der Bundesstraßenmaut) der Durchdringungsgrad von Euro VI-Fahrzeugen noch nicht hinreichend ist. Euro-VI Fahrzeuge sollten daher von Luftverschmutzungskosten befreit werden, bis es schadstoffärmere Fahrzeuge im selben Leistungsspektrum gibt. Für LNG-, CNG- und LPG-Antriebe sollte ebenfalls auf eine Anlastung der Luftverschmutzungskosten verzichtet werden, um Anreize für deren Anschaffung setzen.

V. Mautbefreiung

Grundsätzlich sollten Mautbefreiungstatbestände restriktiv behandelt werden, um eine bestmögliche Kontrollierbarkeit gewährleisten und Unbilligkeiten vermeiden zu können.

E-LKW: Die geplante Mautbefreiung von Elektrofahrzeugen sieht der BGL als Anreizfaktor unkritisch und regt an, diese auf Diesel-Hybrid-, Plug-in-Diesel-Hybrid- sowie Wasserstoff-Antriebe zu erweitern.

Lof-Fahrzeuge: Eine Mautbefreiung für lof-Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 60 km/h würde zu Wettbewerbsverzerrungen zulasten des gewerblichen Güterkraftverkehrs führen, der außerorts ebenfalls max. 60 km/h fahren darf. Der BGL schlägt daher vor, nur lof-Fahrzeuge mit einer bbH von maximal 40 km/h, wenn sie land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse oder Bedarfsgüter transportieren, von der Mautpflicht auszunehmen.

Kommunale Entsorgungsunternehmen: Der BGL lehnt eine Freistellung von der Mautpflicht sowohl für Transporte kommunaler Entsorgungsunternehmen als auch für private Abfalltransporte ab. Die Freistellung von allein kommunalen Entsorgungsunternehmen würde Existenzen privater mittelständischer Entsorgungsunternehmen, die im Wettbewerb mit kommunalen Anbietern stehen, nachhaltig gefährden. Der BGL lehnt überdies aber auch eine generelle Befreiung von Abfall- oder Recyclingtransporten ab, da in der Praxis nur bei Begutachtung der Ladung durch Kontrollen festgestellt werden kann, ob tatsächlich Abfall oder Recyclingmaterial geladen ist.

Zum Inhalt des Gesetzentwurfes im Einzelnen

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, die Teilmautsätze Infrastruktur, Luftverschmutzung und (erstmalig) Lärmbelastung den aktualisierten Berechnungen der Wegekostenstudie anzupassen. Der Gesetzentwurf folgt 1:1 den Vorschlägen der Wegekostenstudie. Betrachtet man die einzelnen vorgeschlagenen Teilmautsätze, so ergeben sich in allen Teilbereichen mehr oder weniger deutliche Mautsaterhöhungen.

Teilmautsatz Infrastruktur

Beim Teilmautsatz Infrastruktur sind zwei Gesichtspunkte für die Mauterhöhung entscheidend. Zum einen erfolgte die Wegekostenberechnung erstmals nicht für Autobahnen und Bundesstraßen getrennt, sondern **einheitlich für das gesamte Bundesfernstraßennetz**. Der BGL begrüßt dies ausdrücklich, da andernfalls durch die Ausdehnung der Maut auf Bundesstraßen seit 1. Juli 2018 die Bundesstraßen ab dem 01.01.2019 deutlich höher hätten bemautet werden müssen als die Autobahnen.

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 **kalkulatorischer Zinsen** zu bilden, führt dazu, dass der von den Experten „ermittelte“ Kalkulationszins für 2018 bis 2022 nominal 3,3 % (!) beträgt. Dies ist angesichts des aktuellen Marktzinnsniveaus 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 „nur“ 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.

Teilmautsatz Luftverschmutzung

Bei der Ermittlung des Teilmautsatzes Luftverschmutzung bleiben zwar 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 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. Durch eine Erhebung von Luftverschmutzungsgebühren für diese Fahrzeugkategorie sinkt künftig der Anreiz, in schadstoffarme Lkw zu investieren. Dies ist vor allem mit Blick auf den Nah- und Regionalverkehr (der seit dem 1. Juli 2018 durch die Bundesstraßenmaut deutlich stärker von der Maut betroffen ist) zu bedauern, da die Fahrzeuge in diesem Segment sehr viel länger im Einsatz sind als im Fernverkehr und somit der dort zu begrüßende Durchdringungsgrad mit Euro VI-Fahrzeugen bei Weitem noch nicht erreicht ist. Ebenfalls ist zu bedauern, dass auch für LNG-, CNG- und LPG-Antriebe eine Anlastung der Luftverschmutzungskosten erfolgt und damit der Anreiz zur Anschaffung solcher Fahrzeuge geschmälert wird. Es ist insofern augenscheinlich, 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. Der BGL weist 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 % oder mehr. Wir können daher nicht nachvollziehen, dass im Gesetzentwurf die Aussage getätigt wird „Einzelpreisadjustierungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.“ **Der BGL ist davon überzeugt, dass sich die innerhalb nur eines halben Jahres stattfindenden doppelten Mehrbelastungen des deutschen Straßengüterverkehrs deutlich in den Verbraucherpreisen niederschlagen werden.**

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

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

Bei der Mautklasseneinteilung ist allerdings zu beachten, dass jede Änderung von Mautstrukturen einerseits auch Investitionsanreize gibt und andererseits den Unternehmen Investitionssicherheit raubt. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die zum Jahreswechsel 2014/15 erfolgte Absenkung der Lkw-Maut, 8 Monate später gefolgt von einer Unterteilung der Achsklasse „4 und mehr Achsen“ in zwei Achsklassen. Insgesamt führte dies zu einer Absenkung des Mautsatzes für Euro VI-Lkw ab 7,5 t zGM von 15,5 C/km auf 11,7 C/km. Viele Unternehmen hatten daraufhin (auf Planungssicherheit vertrauend) verstärkt in 4-achsige Fahrzeugkombinationen investiert. Innerhalb von 3 Jahren erfolgt nun eine Neueinteilung der Mautstruktur, die den Nutzen 4-achsiger Kombinationen wieder rückgängig

macht. Nach unseren Berechnungen erfahren 4-achsige Euro VI-Kombinationen bei Umsetzung des neuen Gesetzentwurfes eine Mautsatzsteigerung um nahezu 60 %.

Ein weiterer Aspekt kommt 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. Auch wenn der Einsatz von 4-Achskombinationen bei Vollauslastung gegenüber 5-Achskombinationen zu höheren Wegekosten führt, ist auch zu berücksichtigen, dass gerade bei diesen Fahrzeugen aufgrund ihres Einsatzgebietes der Leerfahrtenanteil naturgemäß höher ist als bei 5-Achs-Kombinationen. Wir bitten angesichts dieser Aspekte darum, den identischen Mautsatz für 4- wie für 5-achsige Fahrzeuge/Kombinationen nochmals zu überdenken und gegebenenfalls - angesichts der langen Nutzungsdauer solcher Fahrzeuge - Möglichkeiten einer Übergangsfrist oder stufenweisen Anhebung der Mautsätze in dieser Fahrzeugklasse zu prüfen.

Verspätete Vorlage der Wegekostenrechnung zu Lasten der Nutzer?

Weil das Wegekostengutachten erst verspätet veröffentlicht werden konnte, kam die Mautanpassung nicht wie ursprünglich geplant zum 01.07.2018, sondern ein halbes Jahr später. Der durch die verzögerte Mautanpassung im zweiten Halbjahr entstandene Einnahmenausfall wird mit dem Gesetzentwurf durch höhere Mautsätze im verbleibenden Vierjahreszeitraum zulasten des Transportgewerbes kompensiert. Der BGL hält dies für unangemessen.

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 jeder Mautpflichtige (entweder durch die OBU, an Mautstellen terminals oder per Interneteinbuchung) selbst verpflichtet ist, die mauterheblichen Fahrzeugmerkmale einzugeben. Durch die geänderte Struktur der Mautklassen besteht die Gefahr, dass verstärkt fehlerhafte Eingaben gemacht werden. Aus diesem Grund kommt einer soliden Kontrolle große Bedeutung zu. Wir halten es aber für unabdingbar, sollten Kontrolllücken insbesondere auf der Straße erkennbar werden, umgehend zu reagieren, um einer Umgehung der Mautpflicht durch verstärkte Kontrollen 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 Fahrzeuge in dem für die Mautpflicht relevanten Gewichtsbereich und dann noch für den Ein-

satz 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.

Ausnahmen für land- und forstwirtschaftliche (lof) Verkehre

Der BGL setzt sich für ein faires Agieren am Markt zwischen lof-Verkehren und dem gewerblichen Güterkraftverkehr ein. Er hat sich daher intensiv mit dem Bundesverband der Lohnunternehmen e.V. (BLU), dem Bundesverband der Maschinenringe e.V. (BMR) und dem Deutschen Bauernverband e.V. (DBV) auch über die Mautthematik ausgetauscht. Gemeinsam sind die Verbände der Auffassung, dass einerseits lof-Verkehre bei der Mautpflicht nicht 1:1 dem gewerblichen Güterkraftverkehr gleichzustellen sind, es andererseits aber ebenso keine mautfreien gewerblichen Straßengütertransporte unter dem Deckmantel land- und forstwirtschaftlicher Verkehre geben darf. Gerade im Nahverkehr erweitern Landwirte ihre Geschäftsfelder, treten in direkten Wettbewerb zu Transportunternehmen und profitieren dabei insbesondere von der Mautbefreiung. Dieser Vorteil wird mit der Mautausdehnung auf alle Bundesstraßen weiter an Relevanz in den Märkten gewinnen. Eine Mautbefreiung für lof-Fahrzeuge mit einer bbH bis 60 km/h würde zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zulasten des gewerblichen Güterkraftverkehrs führen, da für letzteren außerorts dieselbe Geschwindigkeitsgrenze gilt. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, schlägt der BGL die praktikable Lösung vor, lof-Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h, wenn sie land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse oder Bedarfsgüter transportieren, von der Mautpflicht auszunehmen.

Mautbefreiung von (kommunalen) Abfalltransporten

Der BGL lehnt darüber hinaus eine Freistellung von der Mautpflicht sowohl für Transporte kommunaler Entsorgungsunternehmen als auch für private Abfalltransporte ab. Eine deutlich zu erkennende zunehmende Rekommunalisierung bei der Erfassung und Sammlung wertstoffhaltiger Abfälle führt seit längerem zur Verdrängung bislang erfolgreicher privater Unternehmen aus dem Entsorgungsmarkt. Würden künftig kommunale Entsorger auch noch von der Mautpflicht befreit, während private Unternehmen für die gleiche Leistung auf Bundesfernstraßen in vollem Umfang Maut entrichten müssten, würde dies zu deutlich erhöhten massiven Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des privaten Gewerbes führen. Schließlich müssten dann, um die Begründung des Bundesrates aufzugreifen, ausschließlich private Entsorger die Mautpflicht an ihre Kunden weitergeben. Als Folge würden Existenzen privater, meist mittelständischer Entsorgungsunternehmen im Wettbewerb mit konkurrierenden kommunalen Anbietern und Arbeitsplätze im gewerblichen privaten Bereich nachhaltig gefährdet. Der BGL lehnt in diesem Zusammenhang ebenso ab, Abfall- oder Recyclingtransporte pauschal freizustellen. Ob tatsächlich Abfall oder Recyclingmaterial geladen ist, kann nur bei Begutachtung der Ladung durch Kontrollen festgestellt werden.