

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
20(15)193-B

Stellungnahme
öffentl. Anhörung am 25.09.2023

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags
25. September 2023

Stellungnahme

zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher
Vorschriften
(BT-Drucksache 20/8092)

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 19. September 2023

Zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (BT-Drucksache 20/8092) nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wie folgt Stellung:

Die vielschichtigen Klimaschutzanstrengungen der Bundesregierung werden vom DSLV ausdrücklich unterstützt. Dies schließt die Reform des Mautgesetzes mit ein. Eine Bepreisung von CO₂-Emissionen mit dem Ziel, diese zu reduzieren, ist in diesem Zusammenhang ein ordnungs- und marktwirtschaftlich grundsätzlich geeignetes Lenkungsinstrument – sofern

- es Alternativen für die Wirtschaft zur Abmilderung des aus der CO₂-Bepreisung entstehenden Kostendrucks gibt und/oder die zusätzlich entstehenden Kosten am Markt überwältigt werden können,
- die Unternehmen über eine ausreichende finanzielle Leistungskraft für Investitionen in emissionsfreie Technikalternativen verfügen und
- ein ausreichender Planungsvorlauf für die mit der Transformation hin zu einem CO₂-freien Wirtschaften verbundenen, umfangreichen betrieblichen Prozessanpassungen besteht.

Diese Voraussetzungen sind mit geplantem Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften im Straßengüterverkehrssektor überwiegend nicht erfüllt.

Bis Ende dieses Jahrzehnts werden emissionsfreie Fahrzeuge flächendeckend nicht einsetzbar sein, weil der Aufbau korrespondierender europäischer Ladeinfrastrukturen und vor allem der Energienetze noch Jahre in Anspruch nehmen wird.

Verlagerungsoptionen auf das System Schiene sind aufgrund erheblicher infrastruktureller Defizite auf Jahre begrenzt. Die jetzt vom Bund eingeleiteten, dringend erforderlichen Sanierungsmaßnahmen des Schienennetzes werden in den kommenden Jahren zunächst zu einem zusätzlichen Qualitätseinbruch führen, so dass die Hürden für eine Verkehrsverlagerung tendenziell erhöht werden.

Insofern wird die mit der Verdoppelung der bestehenden Mautsätze angedachte Lenkungswirkung zu diesem frühen Einführungszeitpunkt deutlich verfehlt.

Verbunden mit dem überambitionierten Zeitplan, der bereits zum 1. Dezember 2023 einen zusätzlichen Mautteilsatz für CO₂-Emissionen vorsieht, wird das Gesetz viele Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes deshalb nicht nur organisatorisch, sondern auch wirtschaftlich überfordern. Mit 200 Euro pro emittierter Tonne CO₂ reizt der Staat den EU-rechtlich höchstmöglichen Preis aus und belastet die Unternehmen damit bei ohnehin steigenden Produktionskosten in einem derzeit konjunkturell sehr schwierigen wirtschaftlichen Umfeld zusätzlich. Steigende Transportkosten werden sich negativ nicht nur auf den Logistiksektor, sondern auch auf die verladende Wirtschaft auswirken.

Flankiert wird die Einführung des CO₂-Mautteilsatzes von der geplanten Anhebung des CO₂-Aufschlags auf fossile Kraftstoffe auf Grundlage des Brennstoffemissionshandelsgesetzes

(BEHG), so dass sich der CO₂-Preis für Straßengüterverkehrsdienstleistungen bereits zum 1. Januar 2024 auf 240 Euro pro Tonne aufsummieren wird.

Dadurch werden dem Logistiksektor in Zeiten hoher Kapitalbeschaffungskosten und steigender Zinsen erhebliche finanzielle Mittel für die Anschaffung emissionsfreier Fuhrparks und für Investitionen in CO₂-neutrale Logistikimmobilien entzogen.

Insofern besteht dringender Anpassungsbedarf des Gesetzentwurfs. Der Deutsche Bundestag wird deshalb ersucht, im weiteren parlamentarischen Verfahren folgende Änderung des Gesetzentwurfs sowie damit in Zusammenhang stehende gesetzlichen Folgeänderungen zu beschließen:

1. **Planungsvorlauf, Marktüberwälzung und Inkrafttreten**

Die jährlichen Mehrbelastungen in Höhe von 7,6 Milliarden Euro werden vom Logistiksektor am Markt überwältigt werden müssen. Am Ende wird sich die Mauterhöhung inflationstreibend auch auf den Konsumenten auswirken. Erhebungskosten und -risiken der staatlichen Mautentnahmen tragen zunächst aber die mautpflichtigen Speditionshäuser und Transportbetriebe. Um den erforderlichen Planungsvorlauf für den Logistiksektor und seine Kunden (Industrie und Handel) u. a. zur preislichen Anpassung bestehender Logistikverträge sicherzustellen, sollten die CO₂-basierten Mautteilsätze erst zum 1. Januar 2025, jedoch keinesfalls vor dem 1. Januar 2024 eingeführt werden.

2. **Anrechnung fortschrittlicher biogener Kraftstoffe**

Obwohl eine schnelle Senkung der CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr mittelbares Ziel des Gesetzes ist (dagegen spricht, dass die jährlichen Einnahmeerwartungen des Bundes über Jahre konstant bleiben), legt der Gesetzentwurf zur Festlegung abgesenkter Mautteilsätze ausschließlich den Tank-to-Wheel-Ansatz zugrunde und berücksichtigt die tatsächlichen CO₂-Emissionen nicht. Durch diese einseitige technologische Festlegung auf batterieelektrische und brennstoffzellenelektrische Antriebe sowie Wasserstoffmotoren bleiben durch den Einsatz fortschrittlicher biogener Kraftstoffe (HV100, Bio-LNG und Bio-CNG) und E-Fuels in Verbrennungsmotoren schnell und ohne technischen Umrüstaufwand zu realisierende CO₂-Reduktionserfolge (um bis zu 90 Prozent) im Straßengüterverkehr unberücksichtigt. Um Kongruenz mit dem neuen Mautmodell herzustellen, das allein eine befristete Befreiung elektrisch / H₂-betriebener Fahrzeuge von der CO₂-Maut vorsieht, müssen auch fortschrittliche Kraftstoffe in einem Anrechnungsverfahren berücksichtigt werden. Eine Begünstigung kann hilfsweise auch durch eine Ergänzung des Energiesteuergesetzes erfolgen. Artikel 44 Abs. 5 (neu) der anstehenden Novelle der AGVO unter Richtlinie EU 651/2014 bietet hierfür die europarechtlichen Voraussetzungen.

3. **Mehrfachanlastung des CO₂-Preises**

Eine Mehrfachbepreisung von CO₂-Emissionen (Maut und BEHG) ist unverhältnismäßig und verfassungsrechtlich bedenklich. Zur Umsetzung der festen Koalitionszusage der Regierungsparteien, die Unternehmen bis auf Weiteres von mehrfachen CO₂-Bepreisungen zu entlasten,

muss der Verkehrssektor bis zur Einführung des Europäischen Emissionshandels (ETS2) aus dem nationalen Emissionshandel entlassen werden. Hilfsweise muss der im BEHG festgesetzte CO2-Preis auf Basis des Jahres 2022 eingefroren werden.

4. **Öffentliche Förderung der Transformation und „grüner“ Finanzierungskreislauf Straße**

Mit Einführung einer CO2-Komponente berücksichtigt die Lkw-Maut (neben der Nutzungsgebühr) die Internalisierung externer Kosten des Straßengüterverkehrs noch mehr als bisher. Deshalb spricht alles für eine Aufrechthaltung der verkehrsträgerbezogenen Zweckbindung der vereinnahmten Mautmittel (Finanzierungskreislauf Straße). Nur wenn die staatliche Förderung für alternative Antriebe schnell und verlässlich erfolgt und auch genügend Mittel für Errichtung, Erhalt und Ausbau sowohl einer Verkehrs- als auch einer Lade-Infrastruktur über mehrere Jahre zur Verfügung stehen, wird die Verkehrswende gelingen. Bereits heute ist abzusehen, dass die aus dem Klima- und Transformationsfonds gespeisten Haushaltsmittel für das KsNI-Programme zur Förderung der Antriebswende (Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und Aufbau von Ladeinfrastrukturen in Logistikanlagen) in den kommenden Jahren stark absinken werden. Zur Erhöhung und Beschleunigung klimaschutzrelevanter Investitionen müssen die erwarteten jährlichen Mautmehreinnahmen in Höhe von 7,62 Milliarden Euro deshalb zu einem erheblichen Teil in einen „grünen“ Finanzierungskreislauf Straße zur Aufstockung der KsNI-Programme sowie zum Ausbau bedarfsgerechter, sozialadäquater und mit öffentlich zugänglichen Lkw-Ladepunkten ausgestatteten Autobahnparkplätzen zurückfließen.

5. **Branchenprivilegierung**

Der Entwurf des Gesetzes sieht eine Befreiung von Verkehrsleistungen von der Mautpflicht, die von Handwerksbetrieben und Busunternehmen erbracht werden, vor. Diese einseitige und ungerechtfertigte Privilegierung geht offensichtlich von einer wirtschaftlichen Schutzbedürftigkeit der Unternehmen bestimmter Branchen aus, die das Gesetz den Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes gleichwohl abspricht. Gleichzeitig nimmt der Gesetzentwurf bewusst Einnahmeausfälle des Staates in Kauf. Da sowohl die Straßennutzung als auch die externen Effekte unabhängig vom Grund des Betriebs eines Fahrzeugs sind, sollte auch der gleiche Maßstab bei der Erhebung von Wegekosten angelegt werden.

6. **Verkehrsabhängige variable Mautsätze**

Der Straßengüterverkehr ist eingebunden in komplexe logistische Prozesse verschiedener Sektoren (Industrie, Handel und Logistik). Die Vermeidung hoher Verkehrsdichten und Staus liegt überwiegend nicht im Einflussbereich der Speditionshäuser und Transportunternehmen selbst, so dass höhere Mautsätze zu Stoßzeiten nicht gerechtfertigt sind. Verkehrsabhängige variable Mautsätze können am Markt nicht überwältigt werden. Insofern sollte die im Gesetzentwurf verankerte Ermächtigung für den Erlass verkehrsabhängiger Mautsätze ersatzlos gestrichen werden.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.