

DSLVL · Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24 · 10117 Berlin

An die
Mitglieder der Ausschüsse für

- Klimaschutz und Energie
- Verkehr
- Wirtschaft

Ihr Zeichen	
Ihre Nachricht vom	
Unser Zeichen	FH
Telefon-Durchwahl	+49 30 4050228-10
Telefax-Durchwahl	+49 30 4050228-88
E-Mail	FHuster@ dslv.spediteure.de
Datum	22. Juni 2023

im Deutschen Bundestag

Drittes Gesetz zur Änderung maurechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

ausdrücklich unterstützen wir die vielschichtigen Klimaschutzanstrengungen der Bundesregierung. Die Bepreisung von CO₂-Emissionen ist in diesem Zusammenhang ein grundsätzlich geeignetes Lenkungsinstrument – solange der Wirtschaft die finanzielle Leistungskraft für Investitionen in emissionsfreie Technikalternativen sowie ein ausreichender Planungsvorlauf für umfangreiche Prozessanpassungen zur Verfügung stehen.

Mit dem überambitionierten Zeitplan des Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften, mit dem bereits zum 1. Dezember 2023 ein zusätzlicher Mautteilsatz für CO₂-Emissionen eingeführt werden soll, droht die Bundesregierung hingegen viele Unternehmen des Speditions- und Logistiksektors sowie des Güterkraftverkehrsgewerbes wirtschaftlich und organisatorisch zu überfordern. Mit 200 Euro pro emittierter Tonne CO₂ reizt die Bundesregierung den EU-rechtlich höchstmöglichen Preis aus und belastet die Wirtschaft damit zusätzlich in einem derzeit ohnehin schon konjunkturell sehr schwierigen Umfeld.

Bis Ende dieses Jahrzehnts werden emissionsfreie Fahrzeuge flächendeckend nicht einsetzbar sein, weil der Aufbau korrespondierender Ladeinfrastrukturen und vor allem der Energienetze noch Jahre in Anspruch nehmen wird. Insofern wird die mit der Verdoppelung der Mautsätze angedachte Lenkungswirkung zu diesem frühen Einführungszeitpunkt verfehlt. Gleichzeitig werden dem Logistiksektor erhebliche finanzielle Mittel für Investitionen nicht nur in die ökologische Antriebswende entzogen.

Wir sehen deshalb dringenden Anpassungsbedarf und bitten Sie, sich im weiteren parlamentarischen Verfahren für eine Änderung des Gesetzentwurfs sowie damit in Zusammenhang stehende gesetzlichen Folgeänderungen einzusetzen.

1. Um den dringend erforderlichen Planungsvorlauf für den Logistiksektor und seine Kunden u. a. zur Anpassung bestehender Logistikverträge sicherzustellen, dürften die CO₂-basierten Mautteilsätze erst zum 1. Januar 2025, jedoch keinesfalls vor dem 1. Januar 2024 eingeführt werden.
2. Der Einsatz biogener Kraftstoffe (HV100, Bio-LNG und Bio-CNG) und E-Fuels kann unmittelbar zur CO₂-Reduzierung des Straßengüterverkehrs beitragen und sollte - um Kongruenz mit dem neuen Mautmodell herzustellen, das allein eine Befreiung elektrisch / H₂-betriebener Fahrzeuge von der Maut vorsieht - deshalb durch eine Ergänzung des Energiesteuergesetzes begünstigt werden. Artikel 44 Abs. 5 (neu) der anstehenden Novelle der AGVO unter Richtlinie EU 651/2014 bietet hierfür die europarechtlichen Voraussetzungen.
3. Zur Umsetzung der Koalitionszusage, 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 Brennstoffemissionshandelsgesetz festgesetzte CO₂-Preis auf Basis des Jahres 2022 eingefroren werden.
4. Das Prinzip der anreizgerechten Spreizung der Mautteilbeträge für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mit unterschiedlichen CO₂-Emissionswerten wird nicht konsequent umgesetzt. Zwischen den Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklassen 1 bis 5 lässt das europäische Recht (Eurovignetten-Richtlinie) Optionen für eine deutlich stärkere Spreizung der Infrastrukturabgaben zu als im Gesetzentwurf vorgesehen. Die Mautermäßigung kann für emissionsärmere Fahrzeuge bis zu 15 bzw. bis zu 30 Prozent und in der Klasse 4 sogar bis zu 50 Prozent betragen, während der Gesetzentwurf für die Klassen 2 bis 4 keine Ermäßigung vorsieht. Um Unternehmen, die bereits im Vorgriff auf das Mautänderungsgesetz in emissionsärmere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (z. B. gasbetriebene Lkw) investiert haben, nicht zu benachteiligen, sollte die deutsche Gesetzgebung diesen Spielraum auch ausnutzen.
5. Nur wenn die staatliche Förderung für alternative Antriebe schnell und verlässlich erfolgt und auch genügend Mittel für die Infrastruktur zur Verfügung stehen, wird die Antriebswende gelingen. Zur Erhöhung und Beschleunigung klimaschutzrelevanter Investitionen müssen die erwarteten jährlichen Mautmehreinnahmen in Höhe von 7,62 Milliarden Euro in einem „grünen Finanzierungskreislauf Straße“ deshalb mindestens zur Aufstockung der KsNI-Programme zur Förderung der Antriebswende (Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und Aufbau von Ladeinfrastrukturen in Logistikanlagen) mehrheitlich zurückfließen.

6. 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.

Wir danken vorab für Ihre Unterstützung und stehen Ihnen gerne auch für einen persönlichen Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.



Axel Pläß
Präsident



Frank Huster
Hauptgeschäftsführer