

Stellungnahme

zum Dritten Gesetz zur Änderung maurechtlicher Vorschriften
(Stand: Beschluss des Bundeskabinetts vom 14. Juni 2023)

DSLV 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: 23. Juni 2023

Zum Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften, wie es vom Bundeskabinett am 14. Juni 2023 beschlossen wurde, nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Die vielschichtigen Klimaschutzanstrengungen der Bundesregierung werden ausdrücklich unterstützt. 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 mautrechtlicher 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.

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

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.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV 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 DSLV 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 DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV 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 DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV 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 DSLV 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 DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.