

Stellungnahme

Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

I. Allgemeine Anmerkungen

Genossenschaften sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im ländlichen Raum. Die rund 1.700 vom Deutschen Raiffeisenverband (DRV) vertretenen genossenschaftlichen Unternehmen der Agrarwirtschaft sind in der Erzeugung, im Handel und in der Verarbeitung von pflanzlichen und tierischen Erzeugnissen aktiv. Für unsere Mitgliedsunternehmen ist eine leistungsstarke und verlässliche Logistik unabdingbar. Zur Versorgung des ländlichen Raumes greifen Sie auf die verschiedenen Verkehrsträger zurück. Dabei sind sie auf das Binnenschiff, den Güterzug, aber insbesondere auch auf den Lkw im Straßengüterverkehr angewiesen.

Vor diesem Hintergrund dankt der DRV für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften abgeben zu dürfen.

Die Mitgliedsunternehmen des DRV bekennen sich zum Klimaschutz im Straßengüterverkehr und sind daher auch bereit, ihren Anteil zur Eindämmung der von ihnen verursachten CO₂-Emissionen zu leisten. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird die Bundesregierung der angestrebten Lenkungswirkung durch die Einführung einer CO₂-Komponente in der Lkw-Maut allerdings nicht gerecht. Mit Blick auf absehbar fehlende Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsträger, fehlen zum gegenwärtigen Zeitpunkt Vermeidungsalternativen für einen eingeführten CO₂-Zuschlag. Der Zuschlag würde daher derzeit allein zu einer volks- und betriebswirtschaftlichen Kostensteigerung ohne jede Lenkungswirkung führen. Daher spricht sich der DRV für die stufenweise Einführung eines zusätzlichen Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen aus. Dieser muss gemäß des zu erwartenden Markthochlaufes emissionsfreier Fahrzeuge und des Ausbaus der benötigten Infrastruktur ausgestaltet sein. Durch den Gesetzentwurf in der vorliegenden Ausgestaltung wird es darüber hinaus zu einer Doppelbelastung bei der CO₂-Bepreisung für den Straßengüterverkehr kommen. Dies widerspricht ausdrücklich den Vereinbarungen des Koalitionsvertrages aus 2021.

II. Anmerkungen zu einzelnen Punkten

Stufenweise Einführung einer CO₂-Komponente unter Berücksichtigung des Markthochlaufes emissionsfreier Fahrzeuge sowie Ausbau von Infrastruktur

Ab dem 1. Dezember 2023 soll ein zusätzlicher Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen je Kilometer gelten. Emissionsfreie Fahrzeuge sollen zunächst bis Ende 2025 von der Mautpflicht befreit werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt fehlt allerdings diese beschriebene Vermeidungsalternative. Die Einführung des zusätzlichen Mautteilsatzes in ihrer aktuellen Form würde derzeit allein zu einer volks- und betriebswirtschaftlichen Kostensteigerung ohne jede Lenkungswirkung führen.

Stellungnahme Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Emissionsfreie Fahrzeuge, mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb, sind derzeit nur in geringen Stückzahlen am Markt verfügbar. Weiterhin sind die Lieferzeiten der Nutzfahrzeughersteller, besonders für schwere Lkw in diesem Segment, außerordentlich lang. Gleichzeitig ist eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur, welche für diese Fahrzeuge unerlässlich ist, aktuell noch nicht vorhanden. Der Markthochlauf für emissionsfreie Lkw im mautrelevanten Straßengüterverkehr wird frühestens ab dem Jahr 2024 erwartet. Größere Stückzahlen werden voraussichtlich erst ab den Jahren 2026/2027 verfügbar sein. Auch die Verfügbarkeit eines öffentlichen Ladenetzes inkl. des Stromnetzes wird frühestens ab 2026/2027 erwartet.

Aus diesen Gründen spricht sich der DRV für eine stufenweise Einführung des zusätzlichen Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen aus. Hierbei muss die Marktverfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge sowie die flächendeckende Verfügbarkeit alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden. Durch festgelegte Stufen, nach denen der CO₂-Zuschlag in den Jahren bis 2030 ansteigt, kann die beabsichtigte Lenkungswirkung der Lkw-Maut eintreten und zugleich Planungssicherheit für den Straßengüterverkehr erzielt werden.

Doppelbelastung bei CO₂-Abgaben vermeiden

Durch die beschriebene Einführung einer CO₂-Komponente in der Lkw-Maut droht den im Straßengüterverkehr aktiven Unternehmen eine Mehrfachbelastung. Mit dem nationalen Emissionshandelssystem gemäß Brennstoff-Emissionshandels-Gesetz (BEHG) wird bereits heute ein kontinuierlich steigender CO₂-Aufschlag auf Kraftstoffe erhoben. Der DRV begrüßt daher ausdrücklich, die im Koalitionsvertrag 2021 enthaltene Vereinbarung, dass ein CO₂-Zuschlag bei der Lkw-Maut nur unter der Bedingung einzuführen ist, wenn eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis ausgeschlossen wird (Zeile 1558 ff.).

Der DRV appelliert daran, diese Vereinbarung einzuhalten und verweist für mögliche Lösungsansätze auf das Positionspapier „Hinweise zur Einführung einer CO₂-Maut in Deutschland“ verschiedenster Branchenverbände. Hierin wird eine Erstattung des CO₂-Aufschlages für Kraftstoffe durch das BEHG für Mautzahler beschrieben.

Bedarfsgerechte Verwendung der Maut-Mehreinnahmen über alle Verkehrsträger hinweg

Ab dem Jahr 2024 soll die Verwendung der Mauteinnahmen neu geregelt werden. Dabei soll künftig die Hälfte der Mauteinnahmen für Maßnahmen aus dem Bereich der Bundesschienenwege Verwendung finden. Dies entspricht insbesondere den erzielten Mehreinnahmen durch die Einführung des Mautteilsatzes der Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen sowie der Ausweitung der Mautpflicht auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse und soll dabei für Ausgaben in Straßeninfrastruktur explizit nicht zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich begrüßt der DRV die Stärkung des Schienengüterverkehrs, allerdings sollten die Mehreinnahmen aus der Einführung einer CO₂-Komponente auch in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs fließen können. Es sollte weiterhin die Möglichkeit bestehen in den Ausbau und die Erneuerung der Straßeninfrastruktur zu reinvestieren, da der Straßengüterverkehr, insbesondere im ländlichen Raum auch zukünftig der wichtigste Verkehrsträger sein wird. Die Reinvestition sollte erst recht möglich sein, wenn die Mauteinnahmen durch Eintreten des induzierten Lenkungseffektes von Diesel-Lkw hin zum Einsatz von emissionsfreier Lkw sinken.

Förderung emissionsfreier Fahrzeuge und dazugehöriger Infrastruktur stärken

Um den erforderlichen Markthochlauf emissionsfreier Fahrzeuge und dazugehöriger Infrastruktur gezielt voranzutreiben, ist eine passgenaue finanzielle Unterstützung durch Förderprogramme seitens der Bundesregierung essenziell.

Stellungnahme Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Der DRV begrüßt daher die Ankündigungen des Koalitionsausschusses vom 29. März 2023, entsprechende Förderprogramme zu verlängern. Die, durch die Änderungen der Maut, erzielten Mehreinnahmen sollten aber auch zur Stärkung der aktuellen Förderprogramme vorgesehen werden. So können Förderprogramme, wie die Programme Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) oder die Förderung intelligenter Trailertechnologie (ITT) im Rahmen des Förderprogramms zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF) zusätzliche positive Effekte für andere Verkehrsträger bewirken. Im Zuge des letzteren können z. B. Trailer gefördert werden, die für den Kombinierten Verkehr (Straße/Schiene) geeignet sind.

Über den DRV

Der DRV ist der politische Spitzenverband aller Genossenschaften und genossenschaftlich orientierten Unternehmen der deutschen Agrar- und Ernährungswirtschaft. Als wichtiges Glied der Wertschöpfungskette Lebensmittel erzielen die 1.693 Mitgliedsunternehmen in der Erzeugung, im Handel und in der Verarbeitung pflanzlicher und tierischer Produkte mit 114.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie 6.000 Menschen in Ausbildung einen Umsatz von 87,6 Milliarden Euro. Landwirte, Gärtner und Winzer sind die Mitglieder und damit Eigentümer der Genossenschaften.

Der DRV ist registrierter Interessenvertreter im Sinne des Lobbyregistergesetzes (Registernr.: R001376) und hat den Verhaltenskodex des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung akzeptiert.