

## Stellungnahme

---

zum Dritten Gesetz zur Änderung maurechtlicher Vorschriften vom 25. April  
2023

**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](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [de.linkedin.com/company/spediteure](https://de.linkedin.com/company/spediteure)

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 27. April 2023

## **Zum Referentenentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2023 nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. wie folgt Stellung:**

Die Anstrengungen der Speditions- und Logistikbranche, einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten, sind unverändert hoch. Mit dem Ziel einer möglichst CO<sub>2</sub>-armen Logistik arbeiten Speditionen in enger Abstimmung mit ihren Kunden aus Industrie und Handel sowie ihren Transportdienstleistern aller Verkehrsträger kontinuierlich daran, stationäre und mobile Logistikprozesse sowie Lieferketten noch effizienter zu gestalten. Zur Verbesserung der Klimabilanz setzen die Unternehmen die besten verfügbaren und wirtschaftlich einsetzbaren Technologien ein. Der mit der ökologischen Transformation des Straßengüterverkehrs jetzt einhergehende technische, organisatorische, prozessuale und finanzielle Aufwand für den gesamten Logistiksektor einschließlich seiner Kunden ist mit den Aufwänden, die durch die bisherigen Zyklen für die technische Verjüngung von Lkw-Flotten entstanden, nicht ansatzweise zu vergleichen.

Der Staat muss die Anstrengungen der Unternehmen mit einem ausgewogenen Ordnungsrahmen und zielgerichteten Anreiz- und Lenkungsinstrumenten unterstützen. Neben der Anschubförderung von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Lkw sowie dem Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur ist die stärkere Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen ein geeignetes Steuerungsinstrument, um die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs voranzutreiben. Insofern begrüßen wir ausdrücklich die Verlängerung der KsNI-Förderprogramme bis 2028 und unterstützen grundsätzlich die Einführung eines CO<sub>2</sub>-basierten Aufschlags auf die Lkw-Maut durch ein Drittes Mautänderungsgesetz.

### **Fehlende Möglichkeiten der Verlagerung zu alternativen Antrieben zeitlich berücksichtigen**

Zum geplanten Inkraftsetzungstermin für die CO<sub>2</sub>-Mautsätze bereits zum 1. Dezember 2023 und in den Folgejahren werden weder marktfähige Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in ausreichenden Stückzahlen noch die erforderliche öffentliche und private Tank- und Ladeinfrastruktur verfügbar sein. Zudem werden die energetischen Versorgungsinfrastrukturen der Kommunen und Energieversorger absehbar nicht in der Lage sein, die öffentliche Infrastruktur sowie den gewerblichen Sektor (Betriebsstandorte, Logistikanlagen, Terminals, Hubs, Häfen etc.) mit den erforderlichen Strommengen zu versorgen. Auch aufgrund derzeit fehlender Verlagerungsmöglichkeiten signifikanter Gütermengen auf andere Verkehrsträger ergeben sich für Logistikunternehmen so gut wie keine Alternativen zur Vermeidung der zusätzlichen hohen finanziellen Belastungen.

Als Lenkungsinstrument wird die geplante Neufassung der Lkw-Maut ihre Wirkung zu diesem frühen Einführungszeitpunkt insofern verfehlen. Dies wird durch die jährlich steigenden Einnahmeerwartungen des Bundes aus CO<sub>2</sub>-basierten Mautbelastungen für den Schwerlastverkehr (> 7,5 t) in Höhe von 6,5 Mrd. Euro im Jahr 2024 bis 6,7 Mrd. Euro im Jahr 2027 auch deutlich belegt.

Entgegen der eigentlichen Intention der Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG) wird die beabsichtigte Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes auf Jahre lediglich der Verbesserung des Bundeshaushalts dienen.

Vermutlich bis Ende dieses Jahrzehnts wird die Wirtschaft auf langen Strecken auf den Einsatz von schweren Verbrennerfahrzeugen für flüssige und gasförmige Kraftstoffe angewiesen bleiben. Angesichts geringer Margen im europäischen Landverkehr können sich die jetzt deutlich steigenden Mautkosten sogar negativ auf die für die grüne Transformation dringend benötigten liquiden Mittel vieler Transportdienstleister und Flottenbetreiber auswirken. Dadurch wirkt die Einführung CO<sub>2</sub>-basierter Aufschläge auf die Lkw-Maut kontraproduktiv für die angestrebte zügige Transformation.

Der Inkraftsetzungstermin 1. Januar 2025 würde zeitlichen Raum für den weiteren Hochlauf von Fahrzeugen und Infrastruktur und den dringend notwendigen Planungsvorlauf der betroffenen Unternehmen für ihre Kostenkalkulationen bieten. Bereits die unterschiedlichen Inkraftsetzungstermine und zu kurzen Einführungsfristen wie im Entwurf des Gesetzes vorgesehen (1. Dezember 2023: Einführung des CO<sub>2</sub>-basierten Mautaufschlags; 1. Januar 2024: Aufhebung der reduzierten Mautsätze für LNG/CNG-Fahrzeuge; 1. Juli 2024: Einführung der Maut für Fahrzeuge > 3,5 t) erschweren bereits die Umsetzung im Zusammenwirken der Logistikpartner erheblich.

### **Anreize für den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen schaffen**

Wie dargestellt, wird der Verbrennungsmotor im Schwerlastverkehr auf Jahre hinaus dominierend bleiben. Anders als bei früheren Mautanpassungen zielt der Gesetzentwurf nicht auf eine Verjüngung der Lkw-Flotten innerhalb einer etablierten Technologieform ab, sondern auf eine vollständige Verdrängung der Dieselschifftechnologie zugunsten von Elektro- oder Wasserstoff-Lkw. Das Engagement aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr in der Debatte um alternative Kraftstoffe auf europäischer Ebene muss sich unbedingt auch in einem Anrechnungssystem im Rahmen der Lkw-Maut, hilfsweise über eine steuerliche Begünstigung, widerspiegeln. Nur durch den Einsatz von HVO100, Bio-LNG und Bio-CNG kann der Straßengüterverkehrssektor unmittelbar und bis zur vollständigen Marktetablierung von Elektro- und Wasserstoff-Lkw einen signifikanten Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung leisten.

### **Zusätzliche Mauteinnahmen für den Hochlauf alternativer Antriebe und Infrastrukturen verwenden**

Es ist dringend erforderlich, die zusätzlichen Mehreinnahmen mit einer expliziten Zweckbindung wieder mehrheitlich in das Teilsystem Straße zu überführen. Die finanziellen Mittel sollten dabei zur Unterstützung der energetischen Transformation des Lkw, zur finanziellen und materiellen Aufstockung von Förderprogrammen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sowie zur noch stärkeren Unterstützung des dringend notwendigen Ausbaus der energetischen Versorgungsinfrastruktur für Ökostrom bzw. Wasserstoff im öffentlichen und nicht-öffentlichen Bereich (Betriebsstandorte, Logistikanlagen, Terminals, Hubs, Häfen etc.) verwendet werden.

Sofern Teile der Einnahmen aus der Lkw-Maut zur Finanzierung des Systems Schiene verwendet werden sollen, muss hier nicht nur die Investitionsdynamik erhöht werden, sondern es müssen auch unmittelbar marktrelevante Anreize für Spediteure und Industrieverlader zur Verkehrsverlagerung geschaffen werden.

### **Mehrfachabgaben ausschließen**

Um die hohen Kostenbelastungen und Verzerrungen im internationalen Wettbewerb abzumildern, muss eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Aufschlag einerseits und das nEHS/Brennstoffemissionshandelsgesetz andererseits vermieden werden. Auf die Zusagen im Koalitionsvertrag wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

### **Auf Staugebühren verzichten**

Die Möglichkeit, zur Stauvermeidung die Infrastrukturabgabe auf bestimmten Streckenabschnitten für bestimmte Zeiträume zu variieren, ist als Steuerungsinstrument nicht zielführend. Aus dem Zusammenspiel der betrieblichen Abläufe aller Logistikakteure können die Start- und Endzeiten eines Transportes nicht frei gewählt werden. Spitzenzeiten auf den Straßen - zumal nur der Lkw reguliert wird - können oft nicht umfahren werden.

### **Ökologische Transformation des Straßengütertransportsektors: Mehr als nur Mauterhöhungen erforderlich.**

Die Speditions- und Logistikbranche wird mit den richtigen Rahmenbedingungen weiterhin den Weg in die Dekarbonisierung beschreiten. Als staatliche Flankierung reicht es nicht, die Wirtschaft nur mit hohen Abgaben, Gebühren und Steuern zu belasten. Für eine erfolgreiche ökologische Transformation des Straßengütertransportsektors brauchen wir Gesetze, die nicht nur den Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche, sondern auch ihren Kunden, Dienstleistern und den Fahrzeugherstellern einen Handlungsspielraum bieten. Dieser wird durch die Wucht der Erhöhung der Mautabgaben zu diesem frühen Zeitpunkt zu sehr eingengt.

-----





## 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.