

Gemeinsames Positionspapier

Hinweise zur Einführung einer CO₂-Maut in Deutschland

Maßgabe zur Einführung der CO₂-Maut im Koalitionsvertrag:

„Wir werden 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr über 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO₂-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“

I. Vorschlag zur Ausgestaltung der CO₂-Maut

1. Vorbemerkung Empfehlungen für ein Stufenmodell

E-Lkw- und H₂-Lkw-Hochlauf erst ab 2026/ 2027:

Aktuell sind Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb, die als Zero-Emission-Fahrzeuge (ZEV) gelten, nur in geringen Stückzahlen am Markt verfügbar. Die Lieferzeiten der Nutzfahrzeughersteller sind für schwere Lkw in diesem Segment außerordentlich lang. Der Beginn des Markthochlaufs für E-Lkw im mautrelevanten klassischen Fernverkehr wird frühestens ab dem Jahr 2024 erwartet. Größere Stückzahlen werden voraussichtlich erst ab den Jahren 2026 / 2027 verfügbar sein.

Tank- und Ladeinfrastruktur erst ab 2026/ 2027:

Eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur für ZEV ist aktuell noch nicht vorhanden – weder im nicht-öffentlichen Sektor (d.h. in Terminals, Depots, Logistikhubs und auf Betriebshöfen der Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen), noch im öffentlichen Raum (d.h. z.B. an Rasthöfen). Der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie der Ausbau des dafür erforderlichen Stromnetzes haben aktuell noch nicht einmal begonnen. Die Verfügbarkeit eines öffentlichen Ladenetzes inkl. des Stromnetzes ist frühestens ab 2026 / 2027 zu erwarten. Eine flächendeckende Tank- und Ladeinfrastruktur ist aber zwingende Voraussetzung, damit der Fahrzeughochlauf für ZEV gelingen kann.

CO₂-Zuschlag ohne Vermeidungsalternative:

Davon ausgehend und mit Blick auf absehbar fehlende Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsträger würden einem zum gegenwärtigen Zeitpunkt eingeführten CO₂-Zuschlag die Vermeidungsalternativen fehlen. Ein solcher Zuschlag würde derzeit allein zu einer volks- und betriebswirtschaftlichen Kostensteigerung ohne jedwede Lenkungswirkung führen.

Empfehlungen für ein Stufenmodell:

Die hier unterzeichnenden Verbände empfehlen daher, der Marktverfügbarkeit von ZEV sowie der Flächenverfügbarkeit alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur bei der Einführung einer CO₂-orientierten Lkw-Maut gerecht zu werden, indem ein Stufenmodell im Bundesfernstraßenmautgesetz festgeschrieben wird. 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 Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen hergestellt werden.

Ansprechpartner:

Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

TEL 069 7919-277

FAX 069 7919-227

MAIL engelhardt@bgl-ev.de

www.bgl-ev.de

16. Februar 2023

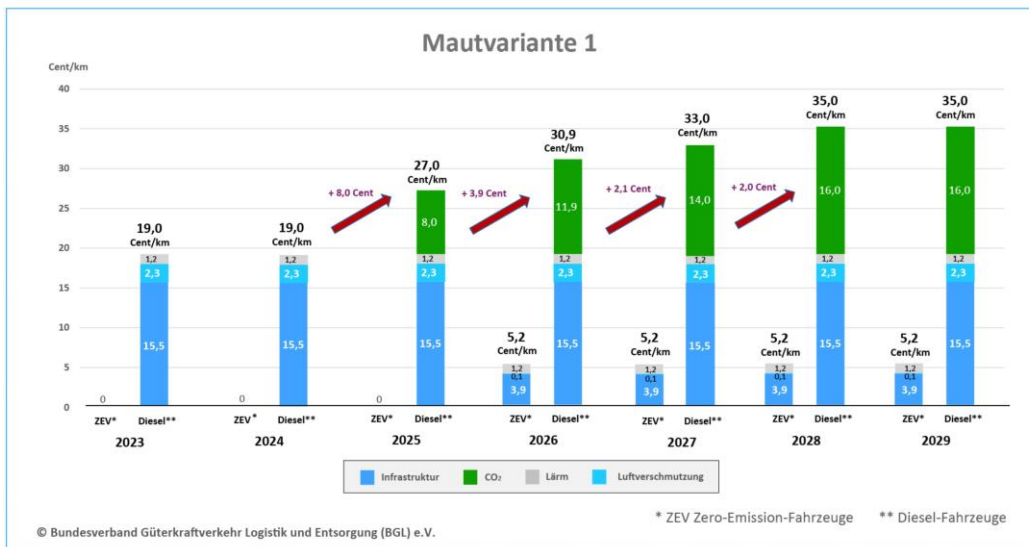


2. Stufenmodelle für Zero-Emission-Fahrzeuge (ZEV)

Die in den nachfolgenden Stufenmodellen aufgezeigten Mautsätze sind Modellvarianten, die sich an den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (Eurovignettenrichtlinie), Anhang IIIc, für Lkw >32 t zGM oder mit fünf/mehr Achsen orientieren.

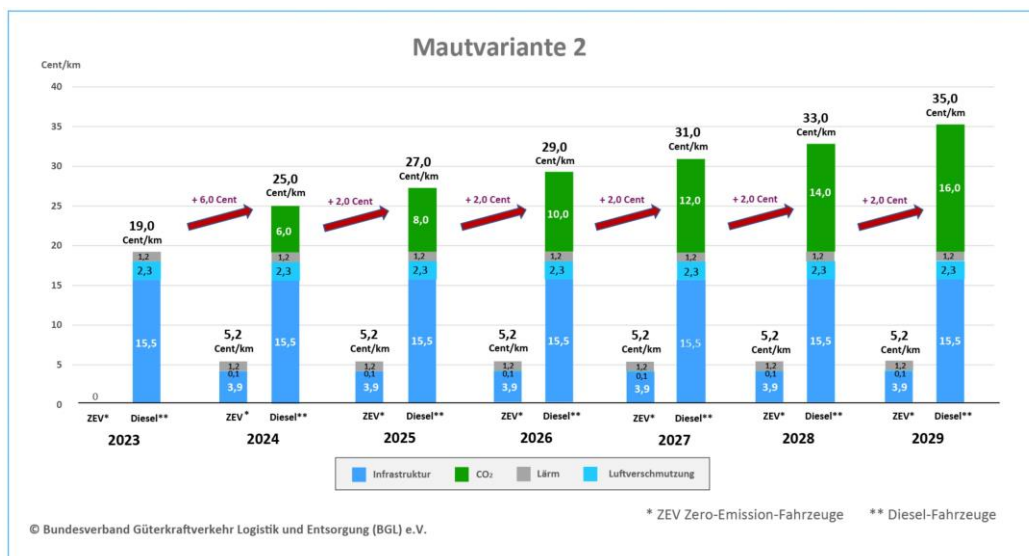
Modell/ Mautvariante 1

- 2024: Mautsätze bleiben konstant, es erfolgt allein eine CO₂-Spreizung auf derzeitigem Mautniveau
- 2025: CO₂-Aufschlag um 8 ct.
- Bis 2028 progressiver Anstieg auf 16 ct.
- Ab 2026: Anlastung von Infrastruktur-, Luftverschmutzungs- und Lärmkosten bei ZEV



Modell / Mautvariante 2

- 2024: CO₂-Aufschlag um 6 ct. sowie Anlastung von Infrastruktur-, Luftverschmutzungs- und Lärmkosten bei ZEV
- Bis 2029 progressiver Anstieg auf 16 ct.



3. Mautausgestaltung für LNG/ Bio-LNG – Fahrzeuge

Der Einsatz von LNG-Fahrzeugen, die zunehmend stärker mit Bio-LNG betrieben werden, sollte entsprechend dem tatsächlichen CO₂-Einsparpotential bei der CO₂-Maut privilegiert werden. Dies könnte durch eine pauschale Ermäßigung für LNG-Lkw i.V.m. einem konkreten Nachweis über getanktes Bio-LNG erfolgen.

4. Mautausgestaltung für Fahrzeuge mit biogenen Kraftstoffen und E-Fuels

Ebenfalls sollte der Einsatz biogener sowie synthetischer Kraftstoffe berücksichtigt werden. Hier könnte ebenfalls ein konkreter Nachweis getankter Biokraftstoffe (z.B. HVO 100) erfolgen.



II. Vorschlag zur Vermeidung einer Doppelbelastung

1. Vorbemerkung

Mit der Einführung einer CO₂-Komponente in der Lkw-Maut droht zusätzlich zum nationalen Emissionshandelssystem (NEHS) gemäß Brennstoff-Emissionshandels-Gesetz (BEHG), nach dessen Rechtssystematik heute bereits ein kontinuierlich steigender CO₂-Aufschlag auf Kraftstoffe erhoben wird, eine Mehrfachbelastung des Straßengüterverkehrs. Die hier unterzeichnenden Verbände begrüßen daher die Vereinbarung im Koalitionsvertrag ausdrücklich, einen CO₂-Zuschlag bei der Lkw-Maut nur unter der Bedingung einzuführen, dass eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis ausgeschlossen wird.

Die Speditions-, Transport- und Logistikbranche bekennt sich zum Klimaschutz und ist daher auch bereit, für die von ihr verursachten CO₂-Emissionen einen Preis zu zahlen.

Die Preissystematik muss aber:

- den tatsächlichen CO₂-Kosten entsprechen,
- Vermeidungsperspektiven eröffnen, d.h. die Unternehmen in CO₂-freie Alternativen lenken, sowie
- wettbewerbsneutral ausgestaltet werden, d.h. sie darf nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs gegenüber Transportdienstleistern aus anderen europäischen Mitgliedstaaten führen. Aus diesem Grund haben sich die hier unterzeichnenden Verbände stets für eine Kostenanlastung allein durch die Lkw-Maut und/oder durch ein europäisch einheitliches Emissionshandelssystem ausgesprochen.

2. Erstattung des NEHS/BEHG-Preises auf Kraftstoff für Mautzahler

Eine wettbewerbsneutrale Anlastung der CO₂-Kosten über die Maut muss daher einhergehen mit einer Erstattung des CO₂-Preises aus dem NEHS/BEHG.

a) Erstattung über Ausnahmen vom BEHG

Eine Erstattung des durch das NEHS entrichteten CO₂-Preises beim Bezug von Kraftstoffen müsste durch eine entsprechende Ausnahmeregelung für den gewerblichen Güterkraftverkehr im BEHG erfolgen (die schlichte Einführung eines Gewerbediesels wäre nicht mit der EU-Energiesteuerrichtlinie vereinbar).

b) Erstattung nur vorübergehend – EU-Emissionshandel:

Die Erstattung müsste lediglich temporär befristet erfolgen, bis auf EU-Ebene ein Emissionshandelssystem in Kraft getreten ist, welches eine wettbewerbsneutrale Anlastung des CO₂-Preises auf in Verkehr gebrachte Kraftstoffe in allen Mitgliedstaaten gewährleistet.

c) Digitale Erstattung:

Trotz des vorübergehenden Charakters einer solchen Erstattungsregelung muss diese so unbürokratisch wie möglich erfolgen. Daher ist eine digitale Lösung vorzuziehen,

die dazu führt, dass der CO₂-Aufschlag durch gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen nicht entrichtet werden muss.

Variante 1 – Differenzierung nach Fahrzeugen:

Die vielfach bereits vorhandene separate Zapfsäule für Lkw kann für eine solche preisliche Differenzierung genutzt werden, so dass alle dort tankenden Fahrzeuge den BEHG-Aufschlag nicht entrichten. Ein Missbrauch durch die Inanspruchnahme leichter Nutzfahrzeuge, die aktuell noch keine Maut zahlen, wird durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 t zGM vermieden. Überdies wäre es möglich, den BEHG-Aufschlag nicht zu 100% zu erstatten, sondern einen Toleranzabschlag vorzunehmen. Dadurch würden Fahrzeuge, die auf nicht mautpflichtigen Strecken fahren, ebenfalls einen CO₂-Preis entrichten.

Variante 2 – Differenzierung nach Gewerbekunden:

Die Mineralölkonzerne differenzieren nach Pumpen- und Listenpreisen. Der Pumpenpreis ist der Preis, der an der Tanksäule angezeigt wird und für Privatkunden und Barzahler gilt. Der Listenpreis wird am Vortag für die 24 Stunden des Folgetages festgeschrieben und gilt für gewerbliche Kunden. Es ist also möglich, gewerblichen Abnehmern einen anderen Preis zu berechnen als Privatkunden und Barzahlern. Die Legitimierung muss in Abstimmung mit der Mineralölwirtschaft vereinbart werden, ein Beispiel hierfür könnte die gängige Tankkarte sein.

d) Rückerstattung in Anlehnung an Gewerbedieselregelungen anderer EU-Staaten

Neben der digitalen Erstattungsmöglichkeit wäre auch eine Rückerstattung des gezahlten BEHG-Aufschlages auf Antrag denkbar. Vorbilder für solche Rückerstattungsverfahren finden sich in anderen europäischen Mitgliedstaaten, die solche Verfahren im Rahmen von Gewerbedieselregelungen anwenden. Zu nennen sind hier etwa Belgien, Frankreich, Italien, Portugal, Slowenien, Spanien und Ungarn. Hierzu werden Tankbelege bei den zuständigen Behörden für vorab mit Fahrzeugschein registrierte Fahrzeuge eingereicht. Eine Rückerstattung des im Rahmen des BEHG gezahlten CO₂-Preises könnte also etwa durch entsprechende Nachweise beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erfolgen, z.B. aus den eingenommenen Mautbeträgen, wodurch sogar eine Verrechnung als Saldo möglich wäre.

e) Europarechtliche Bedenken sind unbegründet

Befürchtungen, eine Erstattung des BEHG-Aufschlages würde gebietsfremde Fahrzeuge diskriminieren und sei daher europarechtswidrig, sind unbegründet. Zwar profitieren von der Erstattungsregelung überwiegend Fahrzeuge deutscher Unternehmen, da diese in der Praxis häufiger in Deutschland tanken als Fahrzeuge gebietsfremder Unternehmen. Für eine auch nur mittelbare Diskriminierung fehlt es jedoch an einer Ungleichbehandlung. Sowohl deutsche wie auch gebietsfremde Unternehmen können gleichermaßen die Erstattungsregelung für Fahrzeuge in Anspruch nehmen, die in Deutschland betankt wurden.

f) Rückerstattung für biogene und synthetische Kraftstoffe

Beim Einsatz von reinen biogenen und synthetischen Kraftstoffen ist eine Rückvergütung des CO₂-Preises über die Tankbelege möglich. Grundlage hierfür könnte das durchschnittliche CO₂-Einsparpotenzial sein. Wie bereits unter Punkt d) erläutert, müsste das Fahrzeug zuvor registriert sein. Durch die Tankbelege kann das getankte Volumen der rein biogenen und synthetischen Kraftstoffe nachgewiesen und die CO₂-Einsparung sowie der zu erstattende CO₂-Preis rechnerisch ermittelt werden.



III. Vorschlag zur Verwendung der Mehreinnahmen für Mobilität

Die Mehreinnahmen aus der CO₂-differenzierten Maut sollten zweckgebunden in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs fließen. Insbesondere sollten diese Einnahmen genutzt werden, um Förderprogramme zu finanzieren. Zu nennen sind hier etwa das Programm Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) oder die Förderung intelligenter Trailertechnologie (ITT) im Rahmen des Förderprogramms zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF). Im Rahmen des letzteren können z.B. auch Trailer gefördert werden, die für den Kombinierten Verkehr Straße / Schiene geeignet sind. Wichtig ist überdies, dass der Infrastrukturkostenanteil der Maut stabil bleibt und in den Ausbau und Erneuerung der Straßeninfrastruktur, insbesondere auch Lkw-Parkplätze, reinvestiert wird. Dies gilt erst recht, wenn die Mauteinnahmen durch Eintreten des induzierten Lenkungseffektes von Diesel-Lkw hin zum Einsatz von ZEV sinken.

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK) e.V.
Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) e.V.
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.

