

19.10.23**Antrag**
des Freistaates Bayern

Drittes Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Punkt 50 der 1037. Sitzung des Bundesrates am 20. Oktober 2023

Der Bundesrat möge beschließen, zu dem Gesetz gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes die Einberufung des Vermittlungsausschusses mit dem Ziel der grundlegenden Überarbeitung des Gesetzes zu verlangen.

Begründung:

- a) Der Bundesrat sieht mit dem vorliegenden Gesetz die Gefahr, dass die internationale Konkurrenzfähigkeit des Lkw-Güterverkehrs in Deutschland erheblich eingeschränkt und zugleich die ohnehin bereits hohe Inflationsrate weiter erhöht werden.
- b) Der Bundesrat fordert, neue Belastungen des Straßengüterverkehrs auf das EU-rechtlich erforderliche Mindestmaß zu beschränken.
- c) Das Gesetz führt zu nicht hinnehmbaren kurzfristigen Mehrbelastungen im Bereich des Straßengüterverkehrs. Der Bundesrat hält es für erforderlich, den Mautteilsatz für die Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen schrittweise einzuführen, insbesondere erst dann, wenn dies europarechtlich geboten ist. Vom vorgesehenen CO₂-Aufschlag wird vorerst keine Lenkungswirkung ausgehen. Bisher sind Lkw mit alternativen Antrieben deutlich teurer als konventionelle Lkw und daher ist deren Absatz gering. Einen Markthochlauf mit den daraus resultierenden Skaleneffekten wird es nur bei Planungssicherheit in Bezug auf die niedrigeren Gesamtkosten (Kauf und Betrieb inklusive Maut) eines Lkw mit alternativen Antrieben im Vergleich zu einem konventionellen Lkw geben.

Den Transportunternehmen muss Zeit gegeben werden, ihre Flottenplanung an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Die Hersteller wiederum brauchen Zeit, um ihre Produktionskapazitäten an die erhöhte Nachfrage anzupassen. Aus Sicht des Bundesrates ist ein paralleler Hochlauf der Ladeinfrastruktur (zum Beispiel Ladesäulen, Wasserstoff-Tankstellen o. ä.) notwendig, und es bedarf sowohl öffentlicher als auch privater Lademöglichkeiten für die Fuhrunternehmen. Hierbei müssen auch die netzseitigen Anschlussmöglichkeiten berücksichtigt werden. Auch diese Investitionen brauchen Planungssicherheit und einen längeren Vorlauf.

- d) Das Gesetz legt den neuen CO₂-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ fest, obwohl dieser europarechtlich auch niedriger angesetzt werden dürfte.
- e) Lediglich batterieelektrische Fahrzeuge sowie wasserstoffbetriebene Fahrzeuge werden als emissionsfrei eingestuft und damit bis zum 31. Dezember 2025 von der Maut befreit. CO₂-Einsparungen durch emissionsarme Kraftstoffe (unter anderem Bio-CNG, Bio-LNG, HVO100) spielen damit bei der Erhebung der Lkw-Maut keine Rolle, obwohl im Gegensatz zur Elektromobilität für emissionsarme Kraftstoffe sowohl Fahrzeuge als auch Infrastruktur bereits vorhanden sind. Die Bundesregierung sollte deshalb die CO₂-Minderung durch emissionsarme Kraftstoffe mindestens in der nationalen energiesteuerlichen Gesetzgebung soweit berücksichtigen, damit auch künftig noch emissionsarme Kraftstoffe gleichgestellt wie emissionsarme Fahrzeuge zum Klimaschutz beitragen und die aktuellen Klimaziele erreicht werden können. Gleichzeitig sollte sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für die Einführung eines Carbon-Correction-Factors in die europäische Regelung der CO₂-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge einsetzen. Die emissionsarmen Kraftstoffe tragen aktuell im Verkehr überwiegend zum Klimaschutz bei. Flottenbetreiber, die bereits auf umweltfreundliche Kraftstoffe umgestellt haben, sollten durch die Regelungen auf nationaler und europäischer Ebene nicht bestraft werden.
- f) Das Gesetz lässt jeden Hinweis auf die im Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP vereinbarte Entlastung der Transportunternehmen vom CO₂-Preis vermissen. In der Folge würden die Transportunternehmen gleich doppelt für ihren CO₂-Ausstoß zahlen: beim Kraftstoff und bei der Maut.