

Bericht

**des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss)
gemäß § 96 der Geschäftsordnung**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 20/8092, 20/8894 –**

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Bericht der Abgeordneten Florian Oßner, Metin Hakverdi, Dr. Paula Piechotta, Frank Schäffler, Marcus Bühl und Victor Perli

Mit dem Gesetzentwurf ist beabsichtigt, ein Änderungsgesetz zum Bundesfernstraßenmautgesetz hinsichtlich der Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung, hinsichtlich der Ausdehnung der Lkw-Maut auf Lkw mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen sowie zur Einführung eines um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten zu erlassen. Zudem soll im Mautsystemgesetz eine Berichtspflicht Deutschlands gegenüber der Europäischen Kommission ergänzt werden. Des Weiteren soll das Infrastrukturabgabengesetz aufgehoben werden. In der Folge sollen auch das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, das Bundesgebührengesetz und das Straßenverkehrsgesetz angepasst werden.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die öffentlichen Haushalte stellen sich wie folgt dar:

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der neuen Mautsätze werden bis 31. Dezember 2027 folgende Mauteinnahmen in Milliarden Euro für den Bund erwartet:

Jahr	Infrastrukturkosten	Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten	Verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen	Summe
2023	6,451	1,548	0,000	7,999
davon >3,5 t bis <7,5 t	0,000	0,000	0,000	0,000

Jahr	Infrastrukturkosten	Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten	Verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen	Summe
2024	6,689	1,693	6,755	15,137
davon >3,5 t bis <7,5 t	0,156	0,113	0,227	0,496
2025	6,984	1,887	7,149	16,020
davon >3,5 t bis <7,5 t	0,372	0,266	0,539	1,177
2026	7,092	1,936	7,230	16,258
davon >3,5 t bis <7,5 t	0,375	0,260	0,533	1,168
2027	7,175	1,987	7,304	16,466
davon >3,5 t bis <7,5 t	0,373	0,255	0,528	1,156
2023 bis 2027	34,391	9,051	28,438	71,880
davon >3,5 t bis <7,5 t	1,276	0,894	1,827	3,997

Die Mehreinnahmen durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung (nur Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen berücksichtigt) belaufen sich auf 26,611 Mrd. Euro (2024 – 2027). Die Mehreinnahmen durch die Mautausdehnung auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse belaufen sich auf 3,997 Mrd. Euro (2024 – 2027), wovon 1,827 Mrd. Euro (2024 – 2027) auf die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung entfallen. Gleichzeitig kommt es zu Mindereinnahmen bei den bisher mautpflichtigen Fahrzeugen von 0,250 Mrd. Euro (2023 – 2027).

Die Mautmehreinnahmen sind für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes sowie für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität vorgesehen. Über die Höhe der dem Einzelplan 12 aus den Mautmehreinnahmen zusätzlich zufließenden Haushaltsmittel ist im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2024 und der Finanzplanung bis 2027 zu entscheiden.

Die Ausgaben für Personal- und Sachmittel umfassen einmalige und laufende Ausgaben. Über die Deckung des Personalbedarfs ist im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2024 und der Finanzplanung bis 2027 zu entscheiden.

Für die Toll Collect GmbH fallen einmalige Ausgaben in Höhe von 59 Mio. Euro und laufende Ausgaben in Höhe von 5,936 Mio. Euro an.

Die Verwaltungsausgaben des Bundesamtes für Logistik und Mobilität und die Vergütung der Toll Collect GmbH und der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes werden gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes aus dem Mautaufkommen geleistet.

Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung entsteht der Wirtschaft jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 14.604.446 Euro und einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 39.958.240 Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es entstehen jährliche Bürokratiekosten für die Wirtschaft in Höhe von 8.690.846 Euro.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund:

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Logistik und Mobilität ein einmaliger Umstellungsaufwand (Einmalkosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (laufende Kosten) an. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität geht von einmaligen Kosten in Höhe von circa 33.212.632 Euro aus. Die laufenden Kosten (Personalkosten) werden geschätzt bei 30.750.651,65 Euro liegen.

Die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH plant mit Einmalkosten in Höhe von 59 Mio. Euro sowie mit laufenden Kosten in Höhe von 5.936.000 Euro. In Abhängigkeit der zu erwartenden steigenden Mauteinnahmen ist mit einer Steigerung der Vergütungshöhe der Toll Collect GmbH und der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes zu rechnen.

Länder und Kommunen:

Die Länder und Kommunen betreiben derzeit keine Mautsysteme. Daher fallen dort keine Kosten im Zusammenhang mit diesem Gesetz an. Eine Evaluierung der jährlichen Kosten ist nicht erforderlich, da diese aus der Umsetzung von Vorgaben der Europäischen Union entstehen.

Weitere Kosten

Die Anpassung der Mautsätze hinsichtlich der Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und der Einbeziehung des Fahrzeugsegments über 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse führen zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben und mautpflichtige Fahrzeuge einsetzen, von rund 7,62 Mrd. Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2024 – 2027). Die kostenseitige Belastung durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung beträgt 6,65 Mrd. Euro pro Jahr und die durch die Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse rund 1 Mrd. Euro pro Jahr. Die kostenseitige Belastung entspricht den prognostizierten Mautmehreinnahmen durch Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und der Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse, die dem 2. und 3. Ergänzungsbericht zum Wegekostengutachten 2023 bis 2027 entnommen werden können.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Güterkraftverkehrsunternehmen die Mautmehrkosten weiterreichen werden, so dass Einzelpreisadjustierungen zu erwarten sind. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, können daher nicht ausgeschlossen werden. Da die Mautkosten jedoch nur einen geringen Anteil der Transportkosten und somit einen noch geringeren der Gesamtkosten (Endprodukt) ausmachen (ca. 0,1 Prozentpunkte bei Kohlenstoffdioxid-Aufschlag basierend auf einem Tonnenpreis von 200 Euro/t Kohlenstoffdioxid), sind die Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau marginal. Unter der Annahme, dass die Transportkostenerhöhung in Höhe von 0,1 Prozentpunkten vollständig in den Preis eines Produktes überwältzt wird, stiege beispielsweise ein Produktpreis von 100 Euro auf 100,10 Euro.

Der Haushaltsausschuss hält den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. für mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.
Dieser Bericht beruht auf der vom federführenden Verkehrsausschuss vorgelegten Beschlussempfehlung.

Berlin, den 18. Oktober 2023

Der Haushaltsausschuss

Dr. Helge Braun

Vorsitzender

Florian Oßner

Berichterstatter

Metin Hakverdi

Berichterstatter

Dr. Paula Piechotta

Berichterstatterin

Frank Schäffler

Berichterstatter

Marcus Bühl

Berichterstatter

Victor Perli

Berichterstatter