

## **Entschließungsantrag**

**der Fraktion der CDU/CSU**

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 20/8092, 20/8894 –**

### **Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Straßengüterverkehr ist mit über 3 Mrd. Tonnen transportierter Güter und Waren das Rückgrat der Mobilität für die deutsche Wirtschaft. Er ist ein Garant für ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig ist er für rund ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr verantwortlich. Wenn die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden sollen, muss der Straßengüterverkehr somit klimaneutral gestaltet werden.

Mit der Änderung der Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1999/62/EG) im Jahr 2022 (Richtlinie (EU) 2022/362) wurden die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, spätestens bis zum 25. März 2024 alle Lastkraftwagen (Lkw) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) von mehr als 3,5 Tonnen in die Lkw-Maut einzubeziehen. Zudem müssen die Mautsätze ab dem 25. März 2024 mit Blick auf den Klimaschutz europaweit nach der CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse der Fahrzeuge differenziert werden. Dabei hat der europäische Gesetzgeber den Mitgliedstaaten Spielräume eröffnet mit dem Ziel, dass die Mautregelungen in den einzelnen Ländern passgenau ausgestaltet werden können. Die CO<sub>2</sub>-Differenzierung kann auf drei Arten geschehen:

1. Über die Spreizung der Infrastrukturgebühren: Dabei haben die Mitgliedstaaten Gestaltungsspielraum innerhalb der einzelnen CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen, bspw. bei emissionsfreien Fahrzeugen zwischen 50 und 75 % Ermäßigung, bei emissionsarmen Fahrzeugen zwischen 30 und 50 % Ermäßigung. CO<sub>2</sub>-freie schwere Nutzfahrzeuge können bis Ende 2025 befreit werden. Danach kann eine Vergünstigung um bis zu 75 % der Infrastrukturgebühr erfolgen, die Fahrzeuge mit der schlechtesten CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse zahlen.
2. Über die externen Kosten: CO<sub>2</sub>-Emissionen werden als Gebühr für externe Kosten auf die Infrastrukturgebühren aufgeschlagen und hier nach den CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen differenziert.
3. Beides zusammen: also eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung sowohl bei der Infrastrukturgebühr als auch bei den Gebühren für externe Kosten.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Vorgaben der Eurovignetten-Richtlinie im Rahmen des vorliegenden Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften umzusetzen:

- Zum 1. Dezember 2023 soll für die Kosten verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen eine neue, vierte Mautkomponente („Mautteilsatz“) eingeführt werden. Diese besteht aus einem CO<sub>2</sub>-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>.
- Die Verwendung der Mauteinnahmen soll neu geregelt werden. Waren diese bisher vollständig für die Bundesfernstraßen-Infrastruktur einzusetzen, sollen sie jetzt mindestens hälftig in die Bundesschienenwege fließen.
- Zum 1. Juli 2024 soll die Mautpflicht auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen ausgedehnt werden. Handwerkerfahrzeuge unter 7,5 Tonnen sind von der Mautpflicht befreit.
- Emissionsfreie Fahrzeuge sollen nur noch bis zum 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit werden. Ab dem 1. Januar 2026 zahlen sie einen um 75 % reduzierten Mautteilsatz für die Kosten der Infrastruktur – zuzüglich der Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

In ihrem Koalitionsvertrag hatten SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigt: „Wir werden 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen.“ (vgl. Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 38).

Der vorliegende Gesetzentwurf weist aus Sicht der Antragstellerin folgende Mängel auf:

- Die Bundesregierung wählt für den neuen CO<sub>2</sub>-Aufschlag den europarechtlich zulässigen Höchstbetrag von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>, obwohl dieser deutlich niedriger angesetzt werden dürfte. Dies wird ab dem kommenden Jahr zu einer Verdopplung der Mautsätze führen ([www.dvz.de/rubriken/land/strasse/detail/news/mautsaetze-werden-nahezu-verdoppelt.html](http://www.dvz.de/rubriken/land/strasse/detail/news/mautsaetze-werden-nahezu-verdoppelt.html)).
- Gleichzeitig wird von dem CO<sub>2</sub>-Aufschlag keine Lenkungswirkung ausgehen, da ein Umstieg auf emissionsfreie Lkw aufgrund ihrer mangelnden Verfügbarkeit und der nicht vorhandenen Tank- und Ladeinfrastruktur nicht stattfinden kann. Ebenso wenig wird die von der „Ampel“ angestrebte Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene erreicht werden, da es auch hierfür an den notwendigen Voraussetzungen wie z. B. einem leistungsfähigen Schienennetz fehlt. Hinzu kommt, dass diese Verlagerung offenbar nicht von der Wirtschaft gewünscht ist. Denn der Anteil des Lkw am Güterverkehrsaufkommen beträgt nahezu konstant rund 70 %. Nach der aktuellen Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wird der Lkw-Verkehr bis 2051 sogar noch um 54 % zunehmen (vgl. Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des BMDV, [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile)).
- Die Bundesregierung vollzieht eine Abkehr von der bisherigen Verwendung der Mauteinnahmen für die Bundesfernstraßen-Infrastruktur. Damit wird der bewährte Finanzierungskreislauf Straße zerstört, obwohl die eben zitierte Verkehrsprognose impliziert, dass der Investitionsbedarf bei der Straßeninfrastruktur hoch bleibt und die Mauteinnahmen dort dringend benötigt werden. Die Mehreinnahmen gingen für die Bundesfernstraßen auch insofern verloren, als dass sie nicht

für die Unterstützung der Transformation der Transportbranche eingesetzt werden können, bspw. durch die Ausweitung von Förderprogrammen und den beschleunigten Ausbau der benötigten Lade- und Tankinfrastruktur.

- In der geplanten CO<sub>2</sub>-Differenzierung durch fünf Emissionsklassen werden Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen (Bio-Diesel, Bio-LNG, E-Fuels) betrieben werden, nicht berücksichtigt. Lediglich batterieelektrische Fahrzeuge sowie wasserstoffbetriebene Fahrzeuge werden als emissionsfrei eingestuft und damit bis zum 31. Dezember 2025 von der Maut befreit. CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch nachhaltige Kraftstoffe spielen damit bei der Erhebung der Lkw-Maut keine Rolle, obwohl im Gegensatz zur Elektromobilität für nachhaltige Kraftstoffe sowohl Fahrzeuge als auch Infrastruktur bereits vorhanden sind.
- Im Gesetzentwurf der Bundesregierung fehlt jeder Hinweis auf die im Koalitionsvertrag vorgesehene Entlastung der Transportunternehmen vom CO<sub>2</sub>-Preis. In der Folge würden die Transportunternehmen gleich doppelt für ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß zahlen: beim Kraftstoff und bei der Maut.
- Zum 1. Januar 2023 ist die Lkw-Maut in Deutschland bereits erhöht worden. Grundlage für diese Mauterhöhung war ein neues Wegekostengutachten, das als Basis für die Berechnung der Lkw-Mauthöhe alle fünf Jahre erstellt wird. Diese Mauterhöhung bedeutete für den Güterkraftverkehr bereits erhebliche Mehrbelastungen. Insbesondere der neue CO<sub>2</sub>-Aufschlag führt nun zu weiteren, unzumutbaren Zusatzkosten für Unternehmen und Verbraucher, denn an Letztere werden viele Unternehmen die zusätzlichen Mautkosten weiterreichen.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Reform der Lkw-Maut so zu gestalten, dass der Straßengüterverkehr auch in Zukunft in ausgewogener Weise zur Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen kann;
2. alle vorhandenen Spielräume, die die Eurovignetten-Richtlinie für die Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Mautsätze und des CO<sub>2</sub>-Aufschlags bietet, nicht zu Lasten des Straßengüterverkehrs zu nutzen;
3. Ausnahmeregelungen für Handwerksbetriebe, Land-, Forst- und Pferdewirtschaft sowie Viehtransporte zu schaffen;
4. ausgehend von einem deutlich unterhalb von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> liegenden Betrag und frühestens ab 2024 die schrittweise Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Aufschlags vorzusehen – angepasst an die realen Möglichkeiten für das Transportgewerbe, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen zu nutzen;
5. die Voraussetzungen für den Markthochlauf emissionsarmer Lkw zu schaffen, bspw. durch Förderprogramme und den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für batterie- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge;
6. den Finanzierungskreislauf Straße nicht zu zerstören, sondern die Mauteinnahmen vollumfänglich für die Bundesfernstraßen einschließlich Lkw-Parkplätzen, Brücken und Elektro-Ladeinfrastruktur einzusetzen;
7. die Mehreinnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Aufschlag teilweise in Form von Förderprogrammen zur Unterstützung der Transformation der Transportbranche einzusetzen;
8. Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, nicht wie ihre fossilen Äquivalente in die gleichen Emissionsklassen einzustufen;
9. die Energiesteuer auf Benzin, Super und Diesel umgehend entsprechend der

Treibhausgasminderung durch beigemischten nachhaltig produzierten Biokraftstoff zu reduzieren und sich im Rahmen der aktuellen Reform der Energiesteuer-richtlinie der EU dafür einzusetzen, dass die Steuerfreiheit erneuerbarer oder klima-neutraler Energieerzeugnisse festgeschrieben sowie die Agrardieselvergütung beibehalten wird, denn fortschrittliche Biokraftstoffe leisten bereits jetzt einen wichtigen Beitrag zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und das Potential zur schnellen Dekarbonisierung größerer Fahrzeugflotten ist hier bei weitem noch nicht ausgeschöpft;

10. die Ankündigung aus dem Koalitionsvertrag umzusetzen und die Doppelbelastung aus CO<sub>2</sub>-Differenzierung und -Zuschlag bei der Lkw-Maut und dem CO<sub>2</sub>-Preis aus dem BEHG durch entsprechende Regelungen und Kompensationsmechanismen zu verhindern;
11. keine zusätzliche Kostenbelastung mit einer Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Straßen über Bundesfernstraßen und Bundesstraßen hinaus zu verursachen;
12. die Einführung des Lang-Lkw/„High Capacity Vehicle“ als Baustein für klimafreundlichere Transporte in Deutschland voranzutreiben, die notwendige Verordnung zur Ausweitung des Streckennetzes zügig umzusetzen und die Ausnahme-genehmigung für den Lang-Lkw Typ 1 zu verlängern;
13. sich für die Korrektur von nicht plausiblen Regelungen bei der europäischen Schadstoffklassen-Definition einzusetzen, wie z. B. der Pflicht für Dachspoiler auf dem Fahrerhaus trotz mitgeführter Auflieger oder Anhänger, die niedriger als das Fahrerhaus sind;
14. die Haushaltsmittel für die Programme zur Mautharmonisierung (das „De-Minimis-Programm“ und das „Aus- und Weiterbildungs-Programm“) äquivalent zur Steigerung der Mauteinahmen und zur Ausweitung des Empfängerkreises mit der Bema-tung der Fahrzeugklassen ab 3,5 Tonnen zu erhöhen;
15. die Voraussetzungen für die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu verbessern und die Förderung multimodaler Hubs (Straße-Schiene bzw. Straße-Schiene-Wasserstraße) fortzusetzen und durch Planungserleichterung zu beschleunigen (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schieneschienen-gueterverkehr/gleisanschlussfoerderrichtlinie.html>).

Berlin, den 18. Oktober 2023

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**