

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10592 –

Lkw-Maut in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. Dezember 2023 gilt auf Autobahnen eine erhöhte Lkw-Maut. Grund ist die Einführung eines CO₂-Aufschlags in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/lkw-maut-co2-2194574>). Die Klimakomponente kommt zur bislang schon anfallenden Lkw-Maut hinzu und wird aus der gefahrenen Strecke und einem Mautsatz in Cent pro Kilometer berechnet (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/lkw-maut-co2-schiene-klima-verbraucherpreise-100.html>). Zudem wird zum 1. Juli 2024 die Mautpflicht auf Lkws mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse (tzGm) ausgedehnt. Handwerkerfahrzeuge unter 7,5 Tonnen tzGm sind von der Mautpflicht befreit. Bis zum 31. Dezember 2025 sind auch emissionsfreie Fahrzeuge von der Mautpflicht befreit. Ab dem 1. Januar 2026 zahlen sie einen um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatz für die Kosten der Infrastruktur – zuzüglich der Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/lkw-maut-co2-2194574>).

Die Fragesteller lehnen diese Änderungen an der Lkw-Maut aus verschiedenen Gründen ab. Kritisch ist aus Sicht der Fragesteller, dass bei der CO₂-Differenzierung durch fünf Emissionsklassen Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen (Bio-Diesel, Bio-LNG [LNG = Flüssigerdgas], E-Fuels) betrieben werden, nicht berücksichtigt werden. Lediglich batterieelektrische Fahrzeuge sowie mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge werden als „emissionsfrei“ eingestuft und sind bis zum 31. Dezember 2025 von der Maut befreit. Zudem entfaltet die Erhöhung der Lkw-Maut mit der CO₂-Komponente aus Sicht der Fragesteller nicht die beabsichtigte klimapolitische Lenkungswirkung. Derzeit stehen weder leistungsfähige batterieelektrische oder mit Wasserstoff betriebene Lkws zur Verfügung noch die erforderliche entsprechende Lade- bzw. Tankstelleninfrastruktur. Hersteller sowie Logistik- und Transportbranche rechnen mit dem Markthochlauf dieser Technologie erst ab Mitte bzw. Ende dieses Jahrzehnts (vgl. https://www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/der-weite-weg-zum-e-lkw.html#:~:text=Hochlauf%20in%20den%20n%C3%A4chsten%20Jahren,Prozent%20mit%20Wasserstoff%20angetrieben%20werden.)). Aus Sicht der Fragesteller erfahren die betroffenen Unternehmen durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels und die Lkw-Maut-Erhöhung eine Doppelbelastung. Diese Doppelbelastung schloss die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag zwischen SPD,

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP noch aus (vgl. https://www.fdp.de/site/s/default/files/2021-11/Koalitionsvertrag%202021-2025_0.pdf, S. 38). Schließlich ist aus der Sicht der Fragesteller zu kritisieren, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut künftig zu einem erheblichen Teil in die Schieneninfrastruktur fließen, wodurch der Finanzierungskreislauf Straße aufgehoben wird und eine Quersubventionierung der Schiene zulasten der Logistik- und Transportbranche eingeführt wird.

1. Aus welchen Gründen führt die Bundesregierung einen CO₂-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ bei der Lkw-Maut ein, obgleich die EU einen CO₂-Maut-Mindestpreis von lediglich 100 Euro fordert (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/lkw-maut-erhoehung-102.html>)?

Bereits die vorherige Bundesregierung hatte in ihrem Klimaschutzprogramm beschlossen, einen ab 2023 wirksamen CO₂-Aufschlag auf die LKW-Maut unter Ausnutzung des rechtlichen Spielraums einzuführen.

Die der Mauterhebung zugrunde liegende Richtlinie 1999/62/EG sieht für den CO₂-Aufschlag Bezugswerte auf Grundlage eines CO₂-Tonnenpreises in Höhe von 100 Euro vor, die maximal verdoppelt werden können, wenn die tatsächlichen Kosten entsprechend höher sind. In einem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beauftragten Gutachten „Treibhausgas-Vermeidungskosten für Deutschland und Europa zur Aktualisierung der deutschen Lkw-Maut“ wurde festgestellt, dass erheblich höhere Vermeidungskosten anzunehmen sind, so dass eine Überschreitung der vorgegebenen Bezugswertes möglich ist.

2. Aus welchem Grund wurde die Lkw-Maut zum 1. Dezember 2023 und nicht zum 1. Januar 2024 erhöht?

Im Koalitionsvertrag wurde u. a. vereinbart, 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vorzunehmen. Der technisch frühestmögliche Zeitpunkt für die Einführung war der 1. Dezember 2023.

3. Wie möchte die Bundesregierung den Hochlauf von umweltfreundlichen Antrieben im Bereich des Güterverkehrs fördern?
 - a) Plant die Bundesregierung Änderungen an laufenden Förderprogrammen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Plant die Bundesregierung neue Förderprogramme, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - c) Plant die Bundesregierung neue regulative oder Anreize setzende Maßnahmen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - d) Welche weiteren „Hebel“ sieht die Bundesregierung, um den Hochlauf von umweltfreundlichen Antriebsformen zu beschleunigen?

Die Fragen 3 bis 3d werden gemeinsam beantwortet.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds vom 15. November 2023 und die dadurch erforderliche Konsolidierung des Bundeshaushaltes führen dazu, dass nicht alle Projekte und Vorhaben des BMDV im geplanten Umfang weitergeführt werden können. Die Förderung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und dazugehöriger Infrastruktur wird infolgedessen auf Grundlage der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und da-

zugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge nicht fortgeführt. Neue Förderprogramme zugunsten der Beschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge sind gegenwärtig nicht geplant.

Das BMDV unterstützt die Transformation zum klimafreundlichen Straßengüterverkehr durch den Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Eine erste Ausschreibung für den Aufbau eines initialen, skalierbaren Lkw-Ladeinfrastrukturnetzes entlang des Fernverkehrsnetzes in Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur II befindet sich bereits in der Vorbereitung. Das Konzept wird derzeit zusammen mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur und der Autobahn GmbH des Bundes erarbeitet.

Weitere Anreize für die Beschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge sind die im Vergleich zum Nutzfahrzeug mit konventionellem Antrieb geringeren Betriebskosten alternativer Antriebe. Mit der CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut wird zudem ein Preissignal gesetzt, durch das für die Güterverkehrsbranche die Nutzung von Lkw mit alternativen Antrieben – wie Batterie- und Brennstoffzellen-Lkw – kostenseitig deutlich attraktiver wird. Diese Fahrzeuge sind bis Ende 2025 mautbefreit und profitieren ab 2026 von deutlich reduzierten Mautteilsätzen. Einen weiteren finanziellen Anreiz setzen die jährlichen Prämien aus dem Handel im Zusammenhang mit der Treibhausgasminderungsquote für Inverkehrbringer von Kraftstoffen (38. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der seit verganginem Jahr auch für schwere Nutzfahrzeuge besteht.

4. Wie will die Bundesregierung ihr Ziel, dass bis 2030 ein Viertel des Gütertransports auf der Schiene stattfindet (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunktur/bdi-gueterverkehr-schiene-100.html>), erreichen, wenn bereits heute auf Hauptgüterkorridoren die Auslastung bei über 100 Prozent liegt?

Um den Anteil des Schienengüterverkehrs (SGV) am Modal Split in Deutschland bis 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen, ergreift die Bundesregierung eine Vielzahl an Maßnahmen in drei zentralen Handlungsfeldern. Neben der Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und des Netzzugangs geht es um die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV durch verschiedene Förderprogramme und die Modernisierung des SGV durch Innovationsförderung. Dies führt langfristig dazu, dass bestehende Kapazitäten effektiver genutzt werden können, etwa durch eine zunehmende Automatisierung und Digitalisierung des SGV. Unterstützt werden entsprechende Vorhaben der Branche insbesondere durch das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ des BMDV. Weitere Maßnahmen, die sich positiv auf das Gesamtsystem Schiene auswirken, sind im von Bund und Branche gemeinsam erarbeiteten Masterplan Schienenverkehr enthalten, abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile.

Im Rahmen der Verkehrsprognose (VP) 2030, welche empirische Grundlage für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 war und auf der BMDV-Internetseite „Verkehrsprognose 2030“ unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html> abrufbar ist, wurden auch die Gütertransportleistung und die Personenbeförderungsleistung insgesamt und für die einzelnen Verkehrsträger ausgehend vom Basisjahr 2010 für das Jahr 2030 prognostiziert. Um die prognostizierte Nachfrage im Schienennetz aufzunehmen, wurden infrastrukturelle Engpässe identifiziert. Entsprechende Vorhaben sind in die Kategorie des „Vordringlichen Bedarfs“ in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen worden und werden überwiegend bereits geplant.

5. Wie plant die Bundesregierung, Unternehmen zu entlasten, welche bislang durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels und der Lkw-Maut-Erhöhung doppelt belastet werden, und wenn keine Entlastung für Unternehmen geplant ist, aus welchen Gründen, und mit welchen Folgen, auch konkret finanzieller Art (bitte die kalkulierte Höhe angeben), rechnet die Bundesregierung durch den Verzicht auf Entlastung?
6. Plant die Bundesregierung entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag zur Ausweitung der Lkw-Maut einen Kompensationsmechanismus, um diese Doppelbelastung spürbar abzufedern (vgl. https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 38), wenn ja, wann, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Der CO₂-Ausstoß des Straßengüterverkehrs verursacht erhebliche externe Kosten. Die eingeführten Instrumente setzen ein marktwirtschaftlich wirkendes Preissignal, das den Umstieg der Güterverkehrsbranche auf Lkw mit alternativen Antrieben kostenseitig attraktiver macht. Der Markthochlauf dieser Fahrzeuge wird benötigt, um bis 2030 ein Drittel elektrische Fahrleistung zu erreichen. Der Aufwand zur Errichtung eines interimswise geltenden Erstattungssystems für den kurzen Zeitraum in dem der nationale Emissionshandel und die CO₂-abhängige Lkw-Maut gleichzeitig gelten, stellt sich als unverhältnismäßig hoch dar. Eine Kompensationslösung wird deshalb nicht weiterverfolgt. Sobald 2027 der europäische Emissionshandel für den Landverkehr und Gebäudereich (ETS II) in Kraft tritt, stellt sich die Frage nach einer Überbelastung des Straßengüterverkehrs bereits nicht mehr, da die CO₂-Bepreisung nach dem nationalen BEHG in der dann geltenden europäischen Regelung aufgehen wird.

7. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse darüber vor, wie hoch die finanzielle Belastung der betroffenen Unternehmen durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels und der Erhöhung der Lkw-Maut im Jahr 2024 sein wird?

Eine Aufschlüsselung der Belastung durch den nationalen CO₂-Emissionshandel für das Jahr 2024 liegt nicht vor.

8. Mit Einnahmen in welcher Höhe hat die Bundesregierung für den Haushalt 2024 geplant, und mit Einnahmen in welcher Höhe rechnet die Bundesregierung derzeit?

Die Bundesregierung hat für den Haushalt 2024 mit Einnahmen bei der Lkw-Maut in Höhe von 15,137 Mrd. Euro geplant. Aufgrund der konjunkturellen Entwicklung ist mit geringeren Mauteinnahmen für 2024 zu rechnen.

9. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse vor in Bezug auf eine Auswirkung der Ausweitung der Lkw-Maut und der damit einhergehenden Doppelbelastung durch die Beibehaltung der CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels auf die Entwicklung von Erzeugerpreisen gewerblicher Produkte, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Nein.

10. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse vor hinsichtlich eines Anstiegs der Verbraucherpreise im Zuge der Erhöhung der Lkw-Maut, wenn ja, um wie viel Prozent erhöhten sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbraucherpreise, und ist mit einem weiteren Anstieg (in welcher Höhe) zu rechnen, und wenn nein, warum nicht?

Die vom BMDV beauftragte Studie „Der Anteil von Transportkosten am Produktwert transportierter Güter“ kommt bezüglich der Auswirkungen der höheren Lkw-Maut auf die Verbraucherpreise u. a. zu dem Ergebnis, dass die Erhöhung des Transportkostenanteils am Ladungswert selbst bei einer unterstellten Erhöhung um 20 Cent/Lkw-km im Durchschnitt bei 0,1 Prozent-Punkten liegt und somit als kaum merkbar eingestuft werden kann.

Der Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen beträgt maximal 16,2 Cent/km für die schwersten Fahrzeuge mit den höchsten Kohlenstoffdioxid-Emissionen und liegt somit unter den oben aufgeführten 20 Cent/km. Für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit geringeren technisch zulässigen Gesamtmassen und/oder besseren Emissionsklassen liegt der Mautteilsatz unter dem Höchstsatz und entfällt für emissionsfreie Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen sogar komplett.

11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass Spediteure, die aus umweltpolitischen Erwägungen und unter höchstem finanziellen Aufwand ihre Flotte auf alternative Kraftstoffe, wie beispielsweise Bio-LNG, umgestellt haben, nun nicht von einer Lkw-Maut-Befreiung profitieren?

Die CO₂-Differenzierung erfolgt entsprechend den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG anhand von CO₂-Emissionsklassen, in die die Fahrzeuge anhand bestimmter Merkmale, wie z. B. der CO₂-Emissionen des Fahrzeugs – unabhängig von der Kraftstoffart, sondern lediglich in Abhängigkeit von der Antriebsart – eingeordnet werden. Eine Möglichkeit zur Begünstigung von Fahrzeugen, die mit bestimmten Kraftstoffarten betrieben werden, konnte sich in den Verhandlungen zur Revision der Richtlinie 1999/62/EG u. a. aufgrund der mangelnden Kontrollierbarkeit nicht durchsetzen. Gemäß Artikel 7ga Absatz 1 der Richtlinie 1999/62/EG, geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362, dürfen die Mitgliedstaaten nur emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie von der Maut befreien und dies ist, mit Ausnahme von emissionsfreien Fahrzeugen bis 4,25 t technisch zulässige Gesamtmasse, nur bis Ende 2025 zulässig. Daher wäre die Weiterführung der Befreiung für erdgasbetriebene Fahrzeuge europarechtlich nicht zulässig.

12. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Ausweitung der Lkw-Maut auf das europarechtlich maximal zulässig Limit und die daraus resultierende Doppelbelastung durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels zur schwächelnden Wirtschaftskraft Deutschlands (0,3 Prozent Wachstum) im europäischen Vergleich (0,9 Prozent Wachstum) beiträgt (vgl. <https://www.dw.com/de/deutschlands-wirtschaft-schw%C3%A4chelt-mit-welchen-folgen/a-68264094>)?

Nein.

13. Wie viele Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut werden in den Einzelplan 12 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr fließen (bitte in Prozent und als zu erwartende Summe angeben)?
14. Wie viele Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut fließen in die Schieneninfrastruktur (bitte in Prozent und als zu erwartende Summe angeben)?
15. Wie viele Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut fließen in den allgemeinen Haushalt des Bundes (bitte in Prozent und als zu erwartende Summe angeben)?

Die Fragen 13 bis 15 werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften wurde festgelegt, dass das dem Bund nach anteiliger Berücksichtigung bestimmter Abzüge (insb. Systemkosten und Mautharmonisierungskosten) zustehende Mautaufkommen künftig zur Hälfte zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege zu verwenden ist. Die Höhe und Verteilung der LKW-Maut kann dem Bundeshaushaltsplan 2024 entnommen werden.

16. Warum werden die Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut nicht in Gänze in die Schiene investiert?
17. Warum hat die Bundesregierung den Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ mit der Erhöhung der Lkw-Maut aufgelöst?

Die Fragen 16 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

In § 11 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) wurde festgelegt, dass das dem Bund zustehende Mautaufkommen zur Hälfte zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege zu verwenden ist.

18. Wie, und wann plant die Bundesregierung, die im Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften angelegte HandwerkerAusnahme für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen konkret umzusetzen, und welche Möglichkeiten zur Entrichtung der Mautgebühren werden für die neu mautpflichtigen Fahrzeuge geschaffen (beispielsweise Vignetten)?

Die sogenannte HandwerkerAusnahme wird nach Artikel 2 und 8 des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2023 Nummer 315) zeitgleich mit der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024 in Kraft treten.

Fahrten von Handwerksbetrieben bzw. handwerksähnlichen Betrieben mit Fahrzeugen zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sind künftig von der Lkw-Maut ausgenommen, wenn sie zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Ma-

schinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs benötigt, oder zur Beförderung handwerklich hergestellter Güter, benutzt werden. Dabei darf es sich nicht um gewerblichen Güterverkehr handeln. Mautbefreit sind dann Fahrten, die (bei Vorliegen der übrigen Tatbestandsvoraussetzungen) von Mitarbeitern eines Betriebs durchgeführt werden, in dem handwerkliche oder mit dem Handwerk vergleichbare Berufe ausgeübt werden, oder bei Beförderung von im eigenen Betrieb hergestellten, weiterverarbeiteten oder reparierten handwerklichen Gütern. Die Berufe, die unter die Ausnahme fallen, sind auf der Internetseite des Bundesamtes für Logistik und Mobilität in der „Liste der handwerklichen Tätigkeiten“ veröffentlicht. Die Liste enthält sämtliche Handwerksberufe, die in den Anlagen A und B der Handwerksordnung enthalten sind. Darüber hinaus die dem Handwerk zugeordneten anerkannten Ausbildungsberufe aus dem jährlich vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) im Amtlichen Teil des Bundesanzeigers veröffentlichten „Verzeichnis der anerkannten Ausbildungsberufe“, deren Tätigkeitsprofil mit dem eines Handwerksberufs vergleichbar ist.

Die mit der Ausweitung der Mautpflicht neu der Mautpflicht unterliegenden Fahrzeuge haben dieselben Möglichkeiten zur Mautentrichtung wie die bislang unter die Mautpflicht fallenden Fahrzeuge. Die Lkw-Maut kann mittels eines Fahrzeuggeräts der Toll Collect GmbH oder eines Anbieters des europäischen elektronischen Mautdienstes oder mittels einer Einbuchung über die Internetseite oder die App der Toll Collect GmbH erfolgen.

19. Plant die Bundesregierung, konkrete Informationen zur Handwerker Ausnahme für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen, wie im Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften angelegt, zu veröffentlichen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Umfangreiche Informationen zum neuen Mautbefreiungstatbestand sind insbesondere auf den Internetseiten des Bundesamtes für Logistik und Mobilität und der Toll Collect GmbH veröffentlicht.

20. Sind an der Festlegung der Bundesregierung, wie die Handwerker Ausnahme für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen, wie im Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften angelegt, in der Praxis umgesetzt werden soll, Fachverbände beteiligt, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Festlegung der Auslegungskriterien erfolgte durch den Bund. Es gab jedoch in der Vorbereitung einen Austausch mit Verbänden, insbesondere mit dem Zentralverband des Deutschen Handwerks.

21. Wie plant die Bundesregierung, die Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen für Mietfahrzeuge umzusetzen, die sowohl für private als auch gewerbliche Zwecke gemietet werden können?

Die Mautpflicht besteht nach § 1 BFStrMG für Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden. Sie gilt auch nach Ausweitung der Mautpflicht grundsätzlich unabhängig davon, ob ein Fahrzeug gemietet ist und ob es für private oder gewerbliche Zwecke eingesetzt wird. Die Lkw-Maut für Mietfahrzeuge kann wie für jedes andere Fahrzeug über ein eingebautes Fahrzeuggerät oder Einbuchung mittels Internet oder App entrichtet werden. Sofern die Fahrt eines gemieteten Fahrzeugs unter einen Mautbefreiungstatbestand nach § 1 Absatz 2 BFStrMG fällt, kann ein vorhandenes Fahrzeuggerät

ausgeschaltet werden bzw. muss die Maut für die Fahrt nicht mittels Internet oder App bebucht werden.

22. Welche Anforderungen kommen mit der Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen für Mietfahrzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung auf Vermieter und Mieter zu?

Vermieter sollten prüfen, ob sie in ihre Mietfahrzeuge ein Fahrzeuggerät einbauen lassen. Mieter müssen vor einer Fahrt prüfen, ob die Fahrt der Mautpflicht unterliegt und bei Vorliegen der Mautpflicht bzw. Nichtvorliegen einer Mautbefreiung, muss die Lkw-Maut ordnungsgemäß entrichtet werden. Bei Vorliegen einer Mautbefreiung sollten geeignete Nachweise für das Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiung mitgeführt werden.

23. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Abrechnung der Lkw-Maut erfolgen, wenn ein Handwerker oder eine Handwerkerin ein Fahrzeug mietet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine allgemeingültigen Erkenntnisse vor. Es ist jedoch zu beachten, dass es sich bei der sogenannten Handwerker Ausnahme um eine situative Mautbefreiung handelt, die Befreiung also nicht grundsätzlich bei jeder Fahrt eines Handwerksbetriebs greift. Es müssen vielmehr bei einer Fahrt alle Tatbestandsvoraussetzungen des künftigen § 1 Absatz 2 Nummer 10 BFStrMG erfüllt sein. Im Fall einer Langzeitmiete eines Fahrzeugs durch einen Betrieb, der grundsätzlich unter die Ausnahme fällt, und der Eintragung des Betriebs in die Zulassungsbescheinigung Teil I, kann das Fahrzeug über die Online-Meldemöglichkeit der Toll Collect GmbH gemeldet werden.

24. Können Handwerker rückwirkend die Maut zurückverlangen, und welcher Zeitraum ist für eine mögliche rückwirkenden Rückerstattung der bezahlten Mautgebühren in diesem Falle vorgesehen?

Sollte für eine Fahrt, die die Voraussetzungen der Mautbefreiung erfüllt, irrtümlich Lkw-Maut entrichtet worden sein, kann innerhalb der regelmäßigen Verjährungsfrist von drei Jahren ein Antrag auf Rückerstattung beim Bundesamt für Logistik und Mobilität gestellt werden.

25. Wie wird die Maut berechnet, wenn Handwerker einen Mietwagen tagsüber für gewerbliche Zwecke nutzen, ihn aber nach dem Feierabend privat weitzunutzen, und wie soll dies nach Meinung der Bundesregierung durch Autovermieter kontrolliert werden?

Die Mautbefreiung gilt nur unter den im künftigen § 1 Absatz 2 Nummer 10 BFStrMG geregelten Voraussetzungen. Eine Privatfahrt eines Handwerkers fällt nicht unter die Mautbefreiung. Mautschuldner müssen die Lkw-Maut ordnungsgemäß entrichten und das Vorliegen der Voraussetzungen einer Mautbefreiung nachweisen können. Die Regelung möglicher Verstöße gegen die Mautpflicht im Verhältnis zwischen Vermieter und Mieter eines Fahrzeugs obliegt den Vertragsparteien des Mietvertrags für das jeweilige Fahrzeug.

26. Wie haben sich die Lkw-Maut-Einnahmen im Jahr 2023 entwickelt?

Im Jahr 2023 gab es haushaltswirksame Lkw-Mauteinnahmen in Höhe von rund 7,41 Mrd. Euro.

27. Wie entwickeln sich die Lkw-Maut-Einnahmen im Jahr 2024?

28. Gibt es angesichts des schwachen Wirtschaftswachstums Abweichungen von den ursprünglich prognostizierten Lkw-Maut-Einnahmen im Jahr 2024, wenn ja, auf welche Summe belaufen sich die Mindereinnahmen, und welche Auswirkungen hat dies auf den Einzelplan 12?

Die Fragen 27 und 28 werden gemeinsam beantwortet.

Etwaige Abweichungen von den ursprünglich prognostizierten LKW-Mauteinnahmen werden im Mautkreislauf nach der n+2 Regelung zwei Jahre nach ihrem Entstehen als Mautfehlbetrag oder als Mautguthaben bei den mautfinanzierten Verkehrsinvestitionen berücksichtigt. Maßgeblich sind dabei neben den IST-Einnahmen auch die tatsächlichen IST-Ausgaben.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.