

Stellungnahme

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Allgemeine Position des HDE

Stand: 28. April 2023



Über den Handelsverband Deutschland – HDE e.V.

Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels. Insgesamt erwirtschaften in Deutschland 300.000 Einzelhandelsunternehmen mit drei Millionen Beschäftigten an 450.000 Standorten einen Umsatz von rund 540 Milliarden Euro jährlich, im E-Commerce weitere 85 Mrd. €. Im HDE sind Unternehmen aller Branchen, Größenklassen und Vertriebswege mit rund 100.000 Betriebsstätten organisiert. Sie stehen für rund 75 Prozent des Einzelhandelsumsatzes in Deutschland.

Anmerkung: wegen der kurzen Frist zur Kommentierung kann im Folgenden nicht auf konkrete Formulierungen des Entwurfes eingegangen werden.

Zusammenfassung

Die Erweiterung der Lkw-Maut um eine CO₂-Komponente ist zu hinterfragen. Die im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Bedingungen werden ausgehebelt und es entsteht eine Doppelbelastung des Straßengüterverkehrs, der als Einnahmequelle für Investitionen in die Schiene geradestehen soll. Es stellt sich grundsätzlich die Frage, ob der ohne Zweifel notwendige Aufbau eines leistungsfähigen Schienennetzes nicht eine vom Staat über Steuern zu finanzierende Aufgabe ist oder ob sie dem Straßengüterverkehr auferlegt werden darf.

Weiterhin sind die erwarteten CO₂-Einsparungen abhängig vom avisierten Hochlauf der Lkw-tauglichen Ladeinfrastruktur sowie verfügbarer Fahrzeuge. Beides muss mit besonderer Kraft angegangen werden, bevor eine Lenkungswirkung hin zu emissionsarmen Lkw greifen kann.

Eine CO₂-basierte Maut ist zudem durch praktikable Finanzierungsmechanismen zu begleiten, die es Unternehmen (und insbesondere KMU) ermöglichen, BEV oder FCEV zu annähernder Kostenparität im Vergleich zu Dieselfahrzeugen zu erwerben.

Die Ausdehnung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen trifft besonders die mittelständischen Handelsunternehmen, die Ihre Waren in einem begrenzten Radius ausliefern. Eine Gleichstellung mit der Ausnahme von Handwerksbetrieben ist notwendig.

Der CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut erzielt keine Lenkungswirkung

Die Koalition hatte sich bereits auf eine Ausdifferenzierung der Lkw-Maut nach CO₂-Ausstoß ab dem Jahr 2024 geeinigt. Konkretisiert wurde Ende März in einem Beschluss die Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂. Damit geht man an die Obergrenze der von der Eurovignettenrichtlinie festgelegten Spanne.

Emissionsfreie Lkw werden bis Ende 2025 von der Maut befreit und sollen anschließend 25% des regulären Satzes zahlen.

Die erwarteten Mehreinnahmen aus dem CO₂-Bestandteil der Maut sollen vorwiegend dem Ausbau des Schienennetzes zugutekommen.



Der CO₂-Aufschlag auf die Maut beträgt für einen konventionellen Diesel-Lkw mit effizientester Schadstoff-Klassifizierung Euro VI einen Betrag von fast 16 Cent. Bei einer Maut von ca 19 Cent bisher ist dies ein Aufschlag von 83%.

Insbesondere für die heute üblichen Lkw mit der Schadstoffklasse Euro VI gibt es allerdings kaum verfügbare emissionsfreie Angebote im Markt, mit denen dieser Aufschlag vermeidbar wäre.

Zwar haben die Lkw-Hersteller einen Hochlauf der Produktion von batteriebetriebenen Lkw angekündigt. Aktuell ist aber weder absehbar, in welcher Anzahl schwere Lkw zur Verfügung stehen noch dass die Kaufpreise in einer wirtschaftlich darstellbaren Höhe liegen – auch nach Abzug etwaiger Förderung.

Der CO₂-Komponente der Maut ab 2024 führt also zunächst zu einer Verteuerung des Transportes auf der Straße, ohne eine entsprechende Lenkungswirkung entfalten zu können.

Um das Problem fehlender Lenkungswirkung zu lösen, sind neben der Sicherstellung einer ausreichenden Zahl von Fahrzeugen zusätzliche begleitende Finanzierungsmechanismen erforderlich, die es vor allem auch kleinen und mittleren Unternehmen ermöglichen, BEV oder FCEV-Lkw zu gleichen Kosten im Vergleich zu Dieselfahrzeugen zu erwerben. Die Richtlinie über die Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) des Verkehrsministeriums ist hier ein gutes Beispiel und sollte verstetigt werden.

Wesentlich für den Einsatz von emissionsfreien Lkw ist zudem die Verfügbarkeit einer zuverlässigen und dichten Infrastruktur mit Lkw-tauglichen Schnell-Ladesäulen. Die Nutzung eines solchen Netzes ist in den nächsten Jahren nicht verlässlich planbar. Die Maßnahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II, die sich auf E-Nutzfahrzeuge beziehen, müssen daher umgehend angegangen und schnell vollendet werden.

Ausnahme von klimafreundlich betriebenen Verbrenner-Lkw ermöglichen

Die Befreiung der emissionsfreien LKW sollte weiter als bis ins Jahr 2025 erfolgen, denn es gibt aktuell wenige Anreize diese LKW anzuschaffen. Die Herausforderungen mit BEV und FCEV-Lkw sind hoch und lassen einen wirtschaftlichen Betrieb kaum zu (hohe Anschaffungskosten & Wartungskosten, unzureichende Ladeinfrastruktur, geringe Reichweite). Bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer der Fahrzeuge im Einzelhandel von 9 Jahren sollte die Befreiung bis Anfang/Mitte der 30er Jahre gelten. Die Ausnahme sollte gelten bis die emissionsfreien LKW einen Standard bilden.

Es sollte eine Klarstellung erfolgen, dass auch Fahrzeuge, die beispielsweise mit Bio-LNG betrieben werden, als „emissionsfrei“ gelten und von der CO₂-Maut ausgenommen werden. Gewonnen wird die klimafreundliche Kraftstoffalternative aus durch Windenergie oder PV erzeugtem grünem Wasserstoff und Biomethan aus zertifizierten biologischen Abfallprozessen.

Unternehmen haben sich auf die Anschaffung von derartigen Lkw konzentriert, die diese alternativen Kraftstoffe nutzen, auch weil es (ehemals) politisch gewollt und unterstützt wurde. Im Hinblick auf Kontinuität und Investitionsschutz sollte die Bundesregierung die Unterstützung fortsetzen und sich an den Untergrenzen der europäischen Ausnahmebereiche orientieren.



Der CO2-Aufschlag führt zu einer Doppelbelastung

Die noch im Koalitionsvertrag ausgeschlossene Doppelbelastung tritt mit Einführung der CO2-Maut ein. Da neben der CO2-Komponente des Dieselpreises durch das Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) nun auch eine zusätzliche CO2-Komponente auf die Lkw-Maut aufgeschlagen wird, ist das Versprechen des Koalitionsvertrages, einen CO2-Zuschlag auf die Maut nur unter den Vorbehalt einzuführen, dass keine Doppelbelastung durch den CO2-Preis erfolgt, hinfällig.

Ausnahmen für kleine Lkw auch für Unternehmen des Handels

Zwar wird auch bereits im Koalitionsvertrag die Aufnahme von gewerblichen Güterkraftverkehren mit Fahrzeugen von 3,5 bis 7,5 Tonnen in die Lkw-Maut vereinbart, nun aber erfolgt die Konkretisierung insofern, als dass auch Auslieferungsfahrzeuge des Handels einbezogen werden und damit zu einer zusätzlichen Belastung insbesondere des Verteiler- und Zubringerverkehrs führt, wie er im Einzelhandel stattfindet. Insbesondere mittelständische Unternehmen des Einzelhandels wären betroffen.

Die Ausweitung der Maut und der Aufschlag einer CO2-Komponente auf Fahrzeuge von 3,5 bis 7,5 t führt zu einer deutlichen Mehrbelastung insbesondere der mittelständischen Handelsunternehmen. Eine Umsetzung sollte daher nur gemeinsam mit der im Koalitionsvertrag vereinbarten Vermeidung einer Doppelbelastung erfolgen, sofern dies für große Nutzfahrzeuge ausgeschlossen wird.

Fazit

Die CO2-Komponente der Lkw-Maut verfehlt derzeit ihre gewollte Lenkungswirkung und verkommt zu einer Gebühr, die für Investitionen in die Schiene benötigt werden. Damit wird der Lkw zum Finanzier der Schiene, ohne dass insbesondere die Unternehmen des Handels eine Ausweichmöglichkeit auf die Schiene haben. Besonders die Ausdehnung der Lkw-Maut auf kleine Nutzfahrzeuge, die für die Feinverteilung in der Fläche genutzt werden, macht dies deutlich.

Wegen fehlender Alternativen wird sich eine Quasi-Verdoppelung der Maut voll auf die Preiskalkulation der Handelsunternehmen durchschlagen und muss daher an die Verbraucher weitergegeben werden.