



Stellungnahme

zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Zusammenfassung:

- **Zentrale Regelung zur Schließung des Finanzierungskreislaufs Straße fehlt!** Änderung von § 11 Absatz 3 BFStrMG dringend notwendig, um Koalitionsvertrag umzusetzen und Lkw-Mauteinnahmen zweckgebunden in die Straße und die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs reinvestieren zu können.
- **Anpassung der Mautharmonisierungsprogramme fehlt!** Änderung von § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG notwendig, um Koalitionsvertrag sowie EKMI-Arbeitsbericht zur Kompensation der CO₂-Doppelbelastung des Straßengüterverkehrs umzusetzen – Mautharmonisierungsmittel auf 900 Mio. € verdoppeln und Förderziele um Digitalisierungsaspekte erweitern.
- **Öffnung der Mautdaten für effiziente Kabotagekontrollen notwendig!** Für eine effektive Durchsetzung bestehender Rechtsvorschriften, insb. zur Kontrolle von Kabotageverstößen, sollte den Kontrollbehörden eine uneingeschränkte und anlasslose Nutzung der Mautdaten ermöglicht werden. Hierfür ist Änderung von § 4 Absatz 3b BFStrMG notwendig.
- **Einführung eines neuen teilautomatischen Mauterhebungssystems ist grundsätzlich zu begrüßen.** Einzelheiten und technische Umsetzung sind jedoch erklärungsbedürftig. BALM und Toll-Collect müssen Nutzern zeitnah entsprechende Informationen zur Verfügung stellen. Effektive Kontrollen müssen gewährleistet sein.
- **Definition emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge klarstellen.** Durch die geplante Streichung der Sätze 4 und 5 in § 1 Absatz 2 BFStrMG entfällt die Klarstellung im BFStrMG über die Mautbefreiung insbesondere von Fahrzeugen mit Wasserstoffverbrennungsmotoren. Hierzu ist eine Klarstellung sinnvoll.

Frankfurt am Main, den 19. August 2025

Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften. Gleichwohl ist es angesichts der Bedeutung des Gesetzes inakzeptabel, dass für die Möglichkeit einer Stellungnahme inmitten der Urlaubszeit nur eine Frist von nicht einmal drei Werktagen gewährt wird. Dadurch wird es uns als Verband verwehrt, sich angemessen mit dem Gesetzentwurf zu befassen und eine qualifizierte Stellungnahme abzugeben. Wir behalten uns daher vor, weitere Änderungsvorschläge im weiteren Gesetzgebungsverfahren einzubringen, wenn eine gründliche Prüfung der vorgeschlagenen Gesetzesänderungen sowie eine umfassende Einbindung der Verbandsmitglieder erfolgt sind und können uns im Rahmen dieser Anhörung lediglich auf die nachfolgenden Stichpunkte beschränken.

Zentrale Regelung zur Schließung des Finanzierungskreislaufs Straße fehlt! Änderung von § 11 Absatz 3 BFStrMG notwendig

- Für die Schließung des Finanzierungskreislaufes Straße ist eine Änderung von § 11 Absatz 3 BFStrMG erforderlich. Unverständlicherweise fehlt diese zentrale Weichenstellung im vorliegenden Gesetzentwurf und muss dringend ergänzt werden. Sie ist die Grundlage, um die Lkw-Mauteinnahmen i.H.v. ca. 14 Mrd. € p.a. zweckgebunden reinvestieren zu können in: Brückensanierung, Lkw-Stellplätze, Instandhaltung der Straßen, bedarfsgerechten Neu- und Ausbau sowie die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs.
- Der BGL hat die Vereinbarung im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD ausdrücklich begrüßt, wonach geschlossene Finanzierungskreisläufe für die einzelnen Verkehrsträger eingeführt werden und die Einnahmen dem jeweiligen Verkehrsträger zugutekommen sollen. Diese grundlegende Strukturreform ist dringend zu Beginn der Legislaturperiode notwendig, denn sie schafft die Voraussetzung für eine verlässliche und planbare Finanzierung zur Modernisierung der Verkehrsträger. Gleichzeitig wird dadurch ein Auspielen der Verkehrsträger gegeneinander verhindert sowie die Akzeptanz der Lkw-Maut und die Glaubwürdigkeit in die Politik gestärkt.

Mautharmonisierungsprogramme – Verdopplung des Harmonisierungsvolumens auf 900 Mio. € sowie Ergänzung von Digitalisierungsaspekten notwendig

- CO₂-Doppelbelastung durch Verdopplung der Mautharmonisierungsmittel kompensieren:
Im Koalitionsvertrag haben CDU, CSU und SPD vereinbart zu prüfen, „wie Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch die CO₂-Bepreisung reduziert werden können“. Der BGL regt an, wie im Arbeitsbericht des Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) ebenfalls vorgeschlagen, für eine angemessene Kompensation der CO₂-Doppelbelastung die im BFStrMG festgeschriebenen Mautharmonisierungsmittel von aktuell 450 Mio. € p.a. auf 900 Mio. p.a. zu verdoppeln.

Dies würde zugleich dem Umstand Rechnung tragen, dass in der vergangenen Legislaturperiode die Lkw-Maut annähernd verdoppelt sowie zugleich die Gewichtsgrenze der Fahrzeuge auf 3,5 t herabgesetzt wurde, wodurch der Kreis der Antragsberechtigten in den Harmonisierungsprogrammen gestiegen ist.

- Ergänzung der Förderziele um Digitalisierungsaspekte:
Der BGL regt zudem an, die Förderziele der Mautharmonisierungsprogramme neben den Zielen „Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen“ um Digitalisierungsaspekte zu ergänzen, damit insb. der Titel des Programms „Umweltschutz und Sicherheit“ auch entsprechend erweitert werden kann. Der Bedeutung künftiger digitaler Entwicklungen kann so angemessen Rechnung getragen werden.
- Formulierungsvorschlag:
§ 11 Absatz 2 Nr.2 BFStrMG sollte daher wie folgt geändert werden:
„von jährlich bis zu 900 Millionen Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt, Sicherheit und Digitalisierung in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs“.

Uneingeschränkte Nutzung der Mautdaten zur Kontrolle von Kabotageverstößen

- Die effektive Durchsetzung bestehender Rechtsvorschriften im Straßengüterverkehr, insbesondere der Sozialvorschriften, stellt in Deutschland ein erhebliches Problem dar. Zwar konnte durch das EU-Mobilitätspaket I der Rechtsrahmen zur Verhinderung von Sozialdumping und unfairer Wettbewerbspraktiken deutlich verbessert werden. Die Durchsetzung dieser Regelungen ist bei ca. 800.000 Lkw, die jeden Tag auf unseren Straßen unterwegs sind, bislang allerdings nicht gegeben. Diese Situation ist in einem Rechtsstaat unhaltbar und muss verbessert werden.
- Da eine angemessene Aufstockung des Kontrollpersonals zur Erhöhung der Kontrolldichte nicht darstellbar ist, fordert der BGL eine deutlich intensivere Nutzung digitaler Kontrollmöglichkeiten, die dem digitalen Zeitalter Rechnung trägt. Konkret müssen dafür die in den Mauterhebungssystemen generierten (fahrzeugbezogenen!) Mautdaten für effizientere Kontrollen der Kabotagevorschriften durch das BALM nutzbar gemacht werden.
- Bisher darf das BALM gemäß § 4 Absatz 3b BFStrMG befristet bis zum 31. Dezember 2025 bei Vorliegen eines Verdachts eines Verstoßes gegen die Kabotageregelungen entsprechende Mautdaten zum Zwecke der Kontrolle verarbeiten. Zum einen gibt diese Regelung nach Ansicht des BGL dem BALM nicht das notwendige Handwerkszeug, das erforderlich wäre, um die Einhaltung der Kabotagevorschriften effektiv kontrollieren zu können. Denn ein entsprechender Verdacht ergibt sich regelmäßig erst durch Kontrollen, deren geringe Dichte aber gerade einer effektiven Rechtsdurchsetzung im Wege steht. Zum anderen läuft die Regelung zum Ende des Jahres aus.



- Der BGL spricht sich daher für eine uneingeschränkte und anlasslose Nutzung der Mautdaten für eine effektive Kontrolle von Kabotageverstößen durch das BALM aus.

- Formulierungsvorschlag:

§ 4 Absatz 3b sollte hierfür wie folgt angepasst werden:

„Abweichend von Absatz 3 Satz 4 und 5 darf das BALM zur Kontrolle der Kabotageregelungen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72) in der jeweils geltenden Fassung die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 5 und 10 genannten Daten zum ersten befahrenen Mautabschnitt nach der Einfahrt in das Bundesgebiet und zum letzten befahrenen Mautabschnitt vor der Ausfahrt aus dem Bundesgebiet zum Zweck der Ermittlung des Ortes und der Zeit des Grenzübertritts von in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder im Europäischen Wirtschaftsraum zugelassenen Fahrzeugen für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 19 Absatz 2a und Absatz 4 Nummer 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes verarbeiten.“

Neues teilautomatisches Mauterhebungssystem

- Der BGL begrüßt grundsätzlich die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung eines weiteren Verfahrens zur Mauterhebung neben den bestehenden automatischen und manuellen Mauterhebungssystemen. Im Vergleich zum manuellen Mauterhebungssystem ergeben sich für Gelegenheitsnutzer viele Vorteile; z.B. entfällt durch das Echtzeit-Routing die im bestehenden manuellen Einbuchungsverfahren notwendige vorherige Festlegung der Streckenbefahrung. Unnötige Fahrten können durch Erleichterung der Stornierungsmöglichkeit im Rahmen der neuen teilautomatisierten Einbuchungsmöglichkeit vermieden werden.
- Erklärungsbedürftig bleiben jedoch die Einzelheiten des neuen Einbuchungsverfahrens und dessen technischer Umsetzung. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass neben der nun zügig zu erfolgenden Anpassung der Lkw-Maut-Verordnung von BALM und Toll-Collect flankierend für die mautpflichtigen Nutzer entsprechende Leitfäden mit FAQs erstellt und veröffentlicht werden.
- Eine effektive Kontrolle Mautpflichtiger, die das neue Mauterhebungssystem nutzen, muss überdies durch das BALM ebenfalls gewährleistet sein. Mautbetrug stellt eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung dar und muss verhindert werden. Insofern ist auch der vorgesehene Speicherzeitraum von längstens 90 Minuten nach einer Kontrolle erklärungsbedürftig.

Definition emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge klarstellen

- Durch die geplante Streichung der Sätze 4 und 5 in § 1 Absatz 2 entfällt die Klarstellung im BFStrMG über die Mautbefreiung insbesondere von Fahrzeugen mit Wasserstoffverbrennungsmotoren. Begründet wird dies mit der Anpassung der Definition von emissionsfreien Fahrzeugen durch die Verordnung (EU) 2024/1610. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Art. 2 Absatz 1 Nr. 29 der Eurovignetten-Richtlinie (EU) 2022/362 zur Definition emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge auf die veraltete Verordnung (EU) 2019/1242 verweist, welche durch die Verordnung (EU) 2024/1610 geändert wurde. Der alleinige Verweis in § 1 Absatz 2 Nr. 7 BFStrMG führt daher in betroffenen Kreisen zu Irritationen über die tatsächlichen Rechtsfolgen.
- Im Sinne der Rechtsklarheit zu den Auswirkungen auf Fahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotoren und um dem Bestimmtheitsgrundsatz hinreichend Rechnung zu tragen, wäre es angezeigt, entweder die Legaldefinition emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge unmittelbar im Bundesfernstraßenmautgesetz entsprechend vorzunehmen oder zumindest in der Gesetzesbegründung eine Klarstellung darüber zu treffen.