

Stellungnahme

zum Entwurf eines Vierten Gesetzes
zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 19. August 2025

Zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wie folgt Stellung:

Zu Artikel 1 (verschiedene Nrn.) Neue Einbuchungsmöglichkeit im Mauterhebungssystem

Die Einführung eines teilautomatischen Buchungsverfahrens per Applikation auf mobilen Endgeräten ist ein praxisnaher Schritt, der die Digitalisierung der Prozesse im Straßengüterverkehr unterstützt und zur Vereinfachung beiträgt. Dadurch entsteht mehr Flexibilität bei der Wahl des Mediums für die Mautfassung und -abrechnung. Dieser Schritt wird ausdrücklich begrüßt.

Zu Artikel 1 Nr. 1 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Zur von der Bundesregierung beabsichtigte Anpassung der Voraussetzungen für Befreiung von der Maut nationalen Mautbefreiung wird im RefE auf die Änderung der CO₂-Flottengrenzwerte für neue, schwere Nutzfahrzeuge in Verordnung (EU) 2024/1610 hingewiesen. Nach (Art. 3 Nr. 11 a) gilt ein schweres Nutzfahrzeug nach wie vor als emissionsfrei, wenn es mit einem Verbrennungsmotor betrieben wird und die CO₂-Emissionen den Grenzwert von 3 g CO₂/km nicht überschreiten. Somit fallen hierunter auch generell Lkw mit Wasserstoff-Verbrennermotorentechnik. Vor diesem Hintergrund ist die Streichung dieser Technologie aus der Liste der von der Maut befreiten Fahrzeuge nicht nachvollziehbar und sollte deshalb korrigiert werden.

Zusätzlich sollten folgende Ergänzungen vorgenommen werden:

§ 8 BFStrMG Nachträgliche Mauterhebung

Die pauschale Festsetzung einer Mindestfahrleistung von 500 km bei nachträglicher Mauterhebung erweist sich für leichte, in Verteilerverkehre eingesetzte Nutzfahrzeuge von 3,5 t bis 7,5 t als unverhältnismäßig. Stattdessen sollte für diese Fahrzeugklasse eine Obergrenze von 100 km verankert werden oder den Mautschuldern – analog zur Fallgruppeneingruppierung im Mauttarif – der Nachweis ihrer regelmäßigen täglichen Fahrleistung ermöglicht werden. Ein differenzierter Pauschalwert würde die tatsächliche Fahrleistung im Nahverkehr angemessen berücksichtigen und eine übermäßige Mehrbelastung gegenüber dem Fernverkehr vermeiden.

§ 11 BFStrMG Mautaufkommen

In ihrem Koalitionsvertrag haben die Regierungsparteien ausdrücklich die Etablierung geschlossener verkehrsträgerspezifischer Finanzierungskreisläufe vereinbart. Diese politische Absichtserklärung muss jetzt auch als gesetzliche Regelung umgesetzt werden. Dies kann und sollte im Rahmen des Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften erfolgen. Seit Erhebung des maximal europarechtlich zulässigen CO₂-Aufschlags auf die Lkw-Maut belaufen sich die Gesamteinnahmen des Bundes auf mehr als 13 Milliarden Euro. Angesichts der Tatsache, dass der Straßengüterverkehr derzeit einerseits größter CO₂-Emittent aller

Landeverkehrsträger ist, andererseits trotz vielfältiger Verlagerungsanreize der Hauptlastträger des Güterverkehrs bleiben wird, ist es sachlich geboten, die Mauteinnahmen vollständig in die Ertüchtigung des Straßennetzes des Bundes einschließlich Brücken, Tunnel, Straßen und Lkw-Parkplätze zu reinvestieren. Zusätzlich kann die Antriebswende beschleunigt werden, indem die hohen Transformationskosten der Speditions- und Logistikbranche durch gezielte Förderprogramme, die aus den vereinnahmten CO₂-Aufschlägen auf die Lkw-Maut finanziert werden können, abgedeckt werden.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.