

Stand: 21.02.2024 17:00:50

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/24

"Weitere Grünflation verhindern: CO2-Maut abschaffen!"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/24 vom 28.11.2023
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 19/463 des BV vom 23.01.2024



Antrag

der Abgeordneten **Oskar Lipp, Johannes Meier, Florian Köhler** und **Fraktion (AfD)**

Weitere Grünflation verhindern: CO₂-Maut abschaffen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene für die komplette Abschaffung der CO₂-Komponente auf die Lkw-Maut einzusetzen.

Begründung:

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften setzen die FDP-geführten Verkehrs- und Finanzministerien des Bundes die EU-Richtlinie 2022/362 um. Demnach soll die Lkw-Maut für die Benutzung von Bundesfernstraßen ab dem 1. Dezember 2023 um eine CO₂-Komponente erweitert und ab dem 1. Juli 2024 auch auf Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t bis 7,5 t ausgeweitet werden.

Diese bürger- und wirtschaftsfeindliche Maßnahme ist aus mehreren schwerwiegenden Gründen abzulehnen:

Unnötige Mehrbelastung

Der aus dem FDP-Hause geplante Maut-Aufschlag von 200 Euro pro Tonne CO₂ ist ärgerlicherweise der höchstmögliche Wert, den die EU-Verordnung zulässt. Unter Berufung auf die EU-Richtlinie 1999/62 verzichten bürgerfreundliche Regierungen der EU-Mitgliedstaaten gänzlich auf die Erhebung einer CO₂-Mautkomponente.

Bereits jetzt kostet die Mautgebühr der Autobahnlogistik jedes Jahr 8,5 Mrd. Euro. Das Vorhaben der Ampelkoalition wird diese Belastung um weitere 7,6 Mrd. Euro jährlich nahezu verdoppeln (ein Anstieg der Mautgebühren um 83 Prozent!). Die CO₂-Maut wird zu jährlichen Mehrkosten von über 15.000 Euro pro Lkw führen.¹ Eine Transportfahrt von Hamburg nach München wird um Durchschnitt 130 Euro teurer werden.²

Inflationstreiber

Die Erhöhung der Mautgebühren kommt zur Unzeit einer andauernden Wirtschaftskrise und wird die Grünflation weiter anheizen. Bereits jetzt ist der Lkw-Verkehr seit April 2021 um 1 600 Basispunkte zurückgegangen – ein deutliches Zeichen für die sich verschärfende Deindustrialisierung.³ Dabei sind Erzeugerpreise immer noch 46 Prozent höher als in den Jahren vor der Coronamaßnahmenkrise.⁴ Und die Inflationsrate betrug

¹ Bayerische Staatsregierung (2023). Bundestag verabschiedet Co₂-Aufschlag bei der Lkw-Maut zum 1. Dezember. URL: <https://www.bayern.de/bundestag-verabschiedet-co2-aufschlag-bei-der-lkw-maut-zum-1-dezember/>

² Engeldhardt D. (2023). Protokoll-Nr. 20/52 der Anhörung zur CO₂-Maut im Deutschen Bundestag. BGL. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/970000/39c75bd73f04fb8ef871f446527b412b/52-Protokoll-OeA-25-09-2023-data.pdf>

³ Destatis (2023). Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. URL: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/lkw-maut-artikel.html>

⁴ Destats (2023). Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte. URL: [Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte - Statistisches Bundesamt \(destatis.de\)](https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/lkw-maut-artikel.html)

im Oktober 2023 immer noch hohe 3,8 Prozent.⁵ Die erhöhten Transportkosten aufgrund der Mauterhöhung werden die Preise für Konsumgüter in Deutschland um weitere 80 Basispunkte anheben.⁶ Experten schätzen die erwartete Mehrbelastung für Familien auf bis zu 400 Euro im Jahr.⁷

Bürokratiemonster

Die „gnädige“ Ausnahme von Handwerkern und „handwerksähnlichen“ Berufen mit Fahrzeugen von weniger als 7,5 t wird zu umständlichen Nachweispflichten für diese Berufsgruppen und zu einer unfairen Staatseinmischung führen: Was gilt nicht als „handwerksähnlicher“ Beruf und wieso entscheidet das der Staat?

Doppelbesteuerung und inländerfeindliche Wettbewerbsverzerrung

Im Januar 2024 wird auch die CO₂-Abgabe auf Diesel und Benzin um 33 Prozent (!) von 30 auf 40 Euro pro Tonne CO₂ erhöht. Zusammen mit der CO₂-Maut müssen deutsche Spediteure, im Gegensatz zu ausländischen Konkurrenten, somit maßgeblich eine doppelte CO₂-Besteuerung leisten. Allein in den letzten 10 Jahren sind aufgrund des heimischen Kostennachteils die Kabotagetransporte um das 4,3-fache explodiert.⁸ Viele kleine deutsche Logistikunternehmen, die ohnehin mit osteuropäischen Lkw-Fahrern im Verdrängungswettbewerb stehen, werden die Preiserhöhungen nicht an ihre Kunden durchreichen können und deshalb vom Markt verschwinden.

Technologiefeindlich und kaum Lenkungseffekt

Im Gegensatz zu Wasserstoff und E-Mobilität sind synthetische Kraftstoffe nicht von der CO₂-Maut befreit. Dies ist eine willkürliche Benachteiligung alternativer Technologien. Darüber hinaus sind jegliche Ambitionen eines raschen und preislich verkraftbaren Umstiegs von Lkw-Logistik auf H₂- und Elektromobilität technologisch komplett illusorisch. Auch eine Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene ist laut Institut der deutschen Wirtschaft (IW) Köln sogar mittelfristig kaum realisierbar.⁹ Deshalb wird nach Einschätzung des IW-Köln diese Maßnahme auch keinen erkennbaren CO₂-Reduktionseffekt haben.¹⁰

⁵ Destatis (2023). Verbraucherpreisindex und Inflationsrate. URL: [Verbraucherpreisindex und Inflationsrate - Statistisches Bundesamt \(destatis.de\)](https://www.destatis.de/DE/Presseportal/Neuerscheinungen/Preise/index.html)

⁶ Berechnungen der AfD-Fraktion im Bayerischen Landtag anhand von: Kotzagiorgis S. (2022). Der Anteil von Transportkosten am Produktwert transportierter Güter. BMDV. URL: https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/MKS-Wissenschaftliche-Untersuchungen/studie-anteil-transportkosten.pdf?__blob=publicationFile | NEE (2021). Geschätzter Transportkostenanteil an einem Produkt. URL: <https://die-queterbahnen.com/news/zahl-des-tages/303.html>

⁷ Engelhardt D. (2023). Höhere Lkw-Maut: Steigen dadurch die Preise für Verbraucher? BDL. URL: <https://www.morgenpost.de/wirtschaft/article239621783/lkw-maut-erhoehung-inflation-preise-verbraucher.html>

⁸ BGL (2023). Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften. Deutscher Bundestag. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/966472/398cc7af1db51b8034317d24fefdb79b/20-15-193-A-BGL-Engelhardt-data.pdf>

⁹ Puls T. (2023). CO₂-Maut für Lkw. Der nächste Preistreiber. IW Köln. URL: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/co2-maut-lkw-volker-wissing-inflation-klimaschutz/seite-2>

¹⁰ Puls T. (2023). Der Lkw bezahlt bald für alle. Mauteinnahmen und Verkehrsinvestitionen des Bundes. IW Köln. URL: <https://www.iwkoeln.de/studien/thomas-puls-mauteinnahmen-und-verkehrsinvestitionen-des-bundes.html>



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

**Antrag der Abgeordneten Oskar Lipp, Johannes Meier, Florian Köhler und
Fraktion (AfD)**

Drs. 19/24

Weitere Grünflation verhindern: CO2-Maut abschaffen!

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Florian Köhler**
Mitberichterstatter: **Thorsten Schwab**

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 3. Sitzung am 23. Januar 2024 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
 - CSU: Ablehnung
 - FREIE WÄHLER: Ablehnung
 - AfD: Zustimmung
 - B90/GRÜ: Ablehnung
 - SPD: AblehnungAblehnung empfohlen.

Jürgen Baumgärtner
Vorsitzender