

## Stellungnahme

# Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Der Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX) ist die politische Interessenvertretung der Paketbranche in Deutschland. Die Branche liefert flächendeckend täglich ca. 14 Mio. Sendungen an ca. neun Mio. private, gewerbliche und institutionelle Empfängerinnen und Empfänger. Die rund 4.000 Unternehmen der Branche erzielen jährliche Umsätze in Höhe von derzeit 27,6 Mrd. Euro.

### I. Allgemeine Einschätzung

Grundsätzlich begrüßt der BPEX die mit dem vierten Mautänderungsgesetz angestrebte Möglichkeit, die Einbuchung in das Mautsystem den Nutzergewohnheiten anzupassen. Immer mehr Menschen verfügen über ein Mobiltelefon und daher ist es gut, wenn dieses nun auch für die Einbuchung in das Mautsystem verwendet werden kann.

Im Übrigen sehen wir es als richtig an, dass die Einstufung von Fahrzeugen in eine bestimmte Emissionsklasse, hier die Emissionsklassen 2 und 3 regelmäßig überprüft und ggf. verändert werden sollen. Allerdings haben Fahrzeuge mit diesen Emissionsklassen in der Paketbranche keine Relevanz. Aus der von uns herausgegebenen Nachhaltigkeitsstudie 2025 geht hervor, dass 64 Prozent der eingesetzten leichten Nutzfahrzeuge im KEP-Markt der Schadstoffklasse Euro 6 entsprechen. Weitere 32 Prozent entsprechen der Schadstoffklasse Euro 5 und nur 4 Prozent entsprechen der Schadstoffklasse Euro 4.

### II Im Besonderen

Verbesserungsbedarf sehen wir allerdings in der Regelung über die nachträgliche Mauterhebung nach **§ 8 Abs. 2 Bundesfernstraßenmautgesetz**. Dort heißt es, dass pauschal eine Maut für eine Strecke von 500 Km auf Mautstrecken angenommen und erhoben wird, wenn die tatsächliche Strecke nicht ermittelt werden kann. Diese Regelung ist unverhältnismäßig, wenn sie auf Fahrzeuge der Paketdienste angewandt wird.

Die Paketdienste verwenden für die Zustellung im Nahverkehr Transporter oder kleine Lkw zwischen 3,5 t bis 7,5 t. Rund 90 Prozent der ca. 164.000 Fahrzeuge haben eine geringere zulässige Gesamtmasse als 7,5 t.

Im Falle einer pauschalierten Mauterhebung würde neben dem Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten der Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen und der Mautteilsatz für die Lärmbelastungskosten zur Anwendung kommen.

Das ist bei den Fahrzeugen zwischen 3,5 t und 7,5 t nicht verhältnismäßig, soweit diese, wie dargestellt, im Verteilerverkehr eingesetzt werden, weil dort weder die angenommenen Luftverschmutzungskosten noch die verkehrsbedingten Kohlenstoffdioxid-Emissionen noch die Lärmbelastungskosten im gleichen Maße auftreten wie bei schweren Lkw.

Ein wesentlich geringerer Pauschalwert für die Nacherhebung erscheint auch deshalb geboten, weil sonst die Nacherhebung als Sanktion für Operateure im Nahverkehr erscheint und von der Wirkung her unverhältnismäßig höher ausfällt als für Unternehmen des Güterkraftverkehrs im Fernverkehr. Mit Blick auf den Nahverkehr würde mit der hohen Pauschale der Mautausfall mehrfach überkompensiert, während die Pauschale mit Blick auf die durchschnittliche Fahrleistung im Fernverkehr sehr eng an der tatsächlich entgangenen Mautzahlung orientiert ist.

Wir regen daher dringend eine differenzierte Regelung für die pauschale Nacherhebung der Maut an. Wenn damit ein sanktionierender, bzw. erzieherischer Effekt verbunden werden soll, dann könnte es pragmatisch sinnvoll sein, max. 100 km zugrunde zu legen. Alternativ müsste Mautschuldern die Möglichkeit gegeben werden, ähnlich wie bzgl. der Eingruppierung im Mauttarif (Fallgruppe), die regelmäßige tägliche Fahrleistung zu belegen.

Berlin, im August 2025