*14.10.2026*

# Stellungnahme des Bundesverbands Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V. (bft)

## zur Formulierungshilfe zur Förderung von Elektrofahrzeugen mit Range-Extender (EREV) und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen (PHEV) (Datenblattnummer 21/12063)

Der bft begrüßt die Weiterentwicklung der Lkw-Maut zur Förderung emissionsärmerer Antriebstechnologien. Für die mittelständische Tankstellen- und Mineralölwirtschaft sind insbesondere die Auswirkungen auf die eigene Transportlogistik, den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe und die wirtschaftlichen Belastungen kleiner und mittlerer Unternehmen relevant. Entscheidend ist eine technologieoffene und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung.

### 1. Begünstigung von Plug-in-Hybrid-Lkw (Art. 18 Nr. 4 Buchst. b – Anlage 1 Nr. 5 BFStrMG-E)

Der bft begrüßt die vorgesehene abschnittsweise Begünstigung von Plug-in-Hybrid-Lkw. Die Zuordnung zur $CO_2$-Emissionsklasse 5 auf nachweislich emissionsfrei zurückgelegten Mautabschnitten schafft zusätzliche Anreize zur Emissionsminderung. Auch für mittelständische Unternehmen mit eigener Transportlogistik können hybride Antriebskonzepte eine praktikable Alternative darstellen. Die technischen Nachweisanforderungen sollten dabei möglichst unbürokratisch und wirtschaftlich zumutbar ausgestaltet werden.

### 2. Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe

Kritisch sieht der bft, dass die vorgesehene Begünstigung ausschließlich an den $CO_2$-emissionsfreien Fahrzeugbetrieb anknüpft. Die mögliche Treibhausgasminderung durch nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe wie HVO100 oder synthetische Kraftstoffe über ihren gesamten Lebenszyklus bleibt damit unberücksichtigt. Gerade für bestehende Fahrzeugflotten bieten diese Kraftstoffe erhebliche Potenziale zur kurzfristigen Emissionsminderung.

Der bft fordert daher, dass sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine angemessene Berücksichtigung der nachgewiesenen Lebenszyklus-Treibhausgasminderung erneuerbarer Kraftstoffe bei der Lkw-Maut einsetzt. Hierzu sollten die rechtlichen Spielräume der Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1999/62/EG) geprüft und gegebenenfalls erweitert werden. Eine pauschale Mautbefreiung oder Gleichstellung mit emissionsfreien Fahrzeugen wird damit nicht gefordert.

### 3. Technische Störungen und Nutzerverantwortung (Art. 19 – § 25 Abs. 4 MautSysG-E)

Der bft bewertet die vorgesehene Zurechnung von Störungen der Fahrzeughardware oder -software zum Nutzer kritisch. Insbesondere kleinere Unternehmen haben häufig keinen Einfluss auf die eingesetzten technischen Systeme und dürfen durch Fehler außerhalb ihres Verantwortungsbereichs nicht unangemessen belastet werden.

Erforderlich sind daher praktikable Nachweismöglichkeiten, zugängliche Schnittstellen, transparente Abrechnungen sowie einfache Korrekturverfahren. Dabei ist zwischen möglichen Mautnachforderungen und einer bußgeldrechtlichen Verantwortlichkeit zu unterscheiden. Technische Störungen dürfen nicht automatisch zu einer Sanktionierung der betroffenen Unternehmen führen.

### 4. Entlastung von Euro-7-Fahrzeugen (Art. 18 Nr. 4 Buchst. a – Anlage 1 Nr. 2 Buchst. c BFStrMG-E)

Der bft begrüßt, dass für Euro-7-Fahrzeuge der Mautteilsatz für Luftverschmutzungskosten bis zum 29. Mai 2032 auf 0,00 Euro je Kilometer festgesetzt werden soll. Dies schafft zusätzliche Investitionsanreize für schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Es handelt sich jedoch nicht um eine vollständige Mautbefreiung; die übrigen Mautbestandteile bleiben grundsätzlich bestehen.

### Fazit

Der bft unterstützt eine Weiterentwicklung der Lkw-Maut, die tatsächliche Emissionsminderungen fördert und gleichzeitig die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mittelständischer Unternehmen berücksichtigt.

Neben der begrüßenswerten Förderung elektrifizierter Antriebe müssen auch die Klimaschutzpotenziale nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe angemessen berücksichtigt werden. Zugleich darf die Digitalisierung der Mauterhebung nicht dazu führen, dass technische Risiken einseitig auf kleinere Unternehmen verlagert werden.

**Der bft fordert daher eine technologieoffene, rechtssichere und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung der Lkw-Maut, die verschiedene Wege zur Emissionsminderung anerkennt und unverhältnismäßige Belastungen vermeidet. Essenziell ist dafür, dass sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine angemessene Berücksichtigung der nachgewiesenen Lebenszyklus-Treibhausgasminderung erneuerbarer Kraftstoffe bei der Lkw-Maut einsetzt. Dafür braucht es notwendigerweise die Prüfung und ggf. Erweiterung der rechtlichen Spielräume der Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1999/62/EG).**

### Der bft

Der Bundesverband Freier Tankstellen (bft) ist die Stimme der freien Tankstellen. Die Mitgliedsunternehmen des Verbandes halten rund 20 Prozent Marktanteil am deutschen Kraftstoffmarkt. Der bft setzt sich für eine technologieoffene und bezahlbare Transformation des Verkehrssektors ein und sieht die Tankstelle als zentralen Anbieter sowohl konventioneller als auch erneuerbarer Energien. Der bft und seine Mitgliedsunternehmen verstehen sich als Teil der Lösung auf dem Weg zur treibhausgasneutralen Mobilität und sehen die Tankstelle daher als modernen Anbieter für bestehende und erneuerbare Energien, zu denen unter anderem (grüner) Strom und Wasserstoff sowie nachhaltig biogene und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) gehören.

**Hauptgeschäftsstelle Bonn**
Ippendorfer Allee 1d
D-53127 Bonn
Tel. +49 228 910 29-44

**Hauptstadtbüro Berlin**
Reinhardtstraße 12
D-10117 Berlin
Tel. +49 30 2332 0291-0

Der Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V. ist als Interessenvertreter im Lobbyregister des Deutschen Bundestags unter der Nummer R001004 eingetragen.