

Stellungnahme

**Referentenentwurf für ein 5. Gesetz zur
Änderung des Bundesfernstraßenmaut-
gesetzes**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Vorbemerkung

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) erneuert sein Bekenntnis zu einer nutzerabhängigen Infrastrukturfinanzierung für alle Verkehrsträger und betont die Notwendigkeit einer sachgerechten Beteiligung aller Nutzer an den Kosten für die Bereitstellung und den Unterhalt der von ihnen genutzten Verkehrsinfrastruktur.

Weiter begrüßt der BDI die im Koalitionsvertrag 2021 erklärte Absicht der Bundesregierung, in der laufenden Legislaturperiode eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vorzunehmen.

Mit der neuen EU-Wegekostenrichtlinie ist den Mitgliedstaaten ein wirksames Instrument an die Hand gegeben, um den technologieoffenen Einsatz von Lkw mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen, insbesondere mit batterie- und brennstoffzellen-elektrischem Antrieb oder direkt mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen, attraktiver zu machen und damit die Dekarbonisierung im Straßengüterverkehr weiter voranzutreiben.

Wichtig ist, dass eine Doppelbelastung im Zusammenwirken mit anderen CO₂-Bepreisungsinstrumenten ausgeschlossen und der Investitionskreislauf Straße nicht geschwächt wird. Dass der Sanierungsstau im Straßennetz noch über Jahrzehnte nicht abgebaut ist, zeigen die Zustandsbewertungen der Straßenbrücken.

Zum vorliegenden Entwurf

Der Entwurf sieht eine zunächst nur partielle Umsetzung der novellierten europäischen Wegekostenrichtlinie in Deutschland vor: Die vom europäischen Gesetzgeber neu geschaffenen Möglichkeiten für eine unmittelbare Ausrichtung der Lkw-Maut nach CO₂-Emissionen werden mit vorliegendem Entwurf (noch) nicht genutzt. Wohl aber werden die im Anhang III b der am 24. März 2022 in Kraft getretenen Änderungsrichtlinie neu vorgesehenen Bezugswerte für die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung in das deutsche Mautgesetz übernommen und damit die durch die novellierte Richtlinie den Mitgliedsstaaten entstandenen Spielräume zur Anlastung der (nach Wegekostengutachten) externen Kosten für Lärmbelastung und Luftverschmutzung voll genutzt.

Im Zusammenwirken mit dem neuen Wegekostengutachten ergibt sich daraus nach Schätzungen des BMDV mit dem Jahr 2023 ein Kostensprung für die Unternehmen des Güterverkehrs im Vergleich zu 2021 in Höhe von 665 Mio. Euro

Bewertung

Statt die Lkw-Maut entlang der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge weiterzuentwickeln, perpetuiert der vorliegende Entwurf das bestehende System der Mautdifferenzierung nach Euroemissionsklassen, Gewicht und Achsenanzahl. Der erheblichen Mehrbelastung des Güterverkehrs in Höhe von schätzungsweise 665 Mio. Euro und damit rund 9 Prozent gegenüber 2021 (unbeziehen der Effekte resultierend aus der Veränderung der Fahrleistung und der Flottenerneuerung) stehen keinerlei neue bzw. verbesserte Anreizstrukturen für eine Flottenmodernisierung in Richtung CO₂-Effizienz und in Richtung alternativer Antriebe und Kraftstoffe gegenüber. Damit wird nicht nur eine Chance verpasst, sondern auch gegen die im Koalitionsvertrag festgeschriebene intendierte Entwicklungsrichtung bei der Lkw-Maut verstoßen: Die Kostenbelastung steigt weitgehend pauschal, nicht möglichst präzise entlang des CO₂-Ausstoßes.

Es ist bedauerlich, dass damit die neuen, in Verbindung mit einer CO₂-Spreizung stehenden Anreizinstrumente der neuen EU-Wegekostenrichtlinie vorerst nicht genutzt werden. Daher ist es auch besonders wichtig, dass die mit der bestehenden Mautbefreiung für elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Lkw verbundenen Anreize auch im Zuge des 5. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes nahtlos fortgeführt werden und nicht bis zur Einführung entsprechender Anreize im Zuge der künftig geplanten CO₂-Differenzierung vorübergehend entfallen. Wie auch schon in der BDI/BCG-Klimapfadestudie 2.0 aufgezeigt, ist eine antriebsorientierte, CO₂-basierte Ausgestaltung der Lkw-Maut ein zentrales Instrument für den raschen Hochlauf von CO₂-neutralen Antrieben und Kraftstoffen im Straßengüterverkehr. Die Lkw-Maut hat sich bereits in der Vergangenheit als wirksamer Hebel für eine Lkw-Flottenerneuerung erwiesen. Mit einer raschen Umsetzung kann die Bundesregierung die bestehenden Anreize für alternative Antriebe und Kraftstoffe technologieoffen fortführen, verstärken und dabei z. B. auch zusätzliche und ergänzende Ladetechnologien berücksichtigen. Das schafft frühzeitig die notwendige Rechtssicherheit für Investitionen der Flottenbetreiber.

Zuletzt ist die Frage zu stellen, ob eine Mauterhöhung, von der so gut wie keine Anreize zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs, wohl aber signifikant preistreibende Effekte ausgehen, in das gegenwärtige gesamtwirtschaftliche Umfeld passt -insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Kraftstoffpreise höchstwahrscheinlich längerfristig auf hohem Niveau verharren werden. : Vor dem Hintergrund der Explosion von Energiepreisen, u. a. auch beeinflusst durch die weiterhin jährlich steigenden CO₂-Abgaben, wird die deutsche Industrie hierdurch zusätzlich über die Logistikkosten belastet. Die

Mautanpassung sollte diese Entwicklung mit berücksichtigen und die deutsche Wirtschaft nicht zusätzlich belasten. Angemessener schiene daher ein Vorgehen, bei dem die Mauterhöhung unter den Vorbehalt einer Entspannung der gegenwärtig verwerfungsreichen Kraftstoffpreisentwicklung gestellt und abhängig von einem entsprechendem Belastungsmonitoring der Bundesregierung gemacht würde.

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**

Lobbyregisternummer

R000534

Hausanschrift

Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift

11053 Berlin

Ansprechpartner

[REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]@bdi.eu

Internet

www.bdi.eu

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund acht Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

Ansprechpartnerin

██████████
Leiterin der Abteilung Mobilität und Logistik
Telefon: 030 2028-██████████
██████████@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 1558