

## Stellungnahme

# Zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

### **Mauteinnahmen steigen erheblich an**

Mit den vorgeschlagenen Mautteilsätzen ergibt sich ausweislich des Gesetzesvorblattes eine erhebliche Steigerung der Mauteinnahmen in Höhe von 8,7 Prozent.

Unter prinzipiellen Erwägungen (galoppierende Energiepreise, Inflationsgeschehen) erscheint es geboten, schon um kommenden Belastungen der wirtschaftlichen Entwicklung entgegenzusteuern, sehr sorgfältig zu prüfen, ob die Spielräume, die sich für die Mauthöhe aus der Eurovignettenrichtlinie ergeben, genutzt werden können, um kostenseitige Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, zu senken oder stabil zu halten.

### **Abspaltung der Vorschläge für die Einbeziehung von Fahrzeugen des gewerblichen Güterkraftverkehrs ab 3,5 t**

Die Entscheidung, die Einbeziehung von Fahrzeugen des gewerblichen Güterkraftverkehrs ab 3,5 t nicht mit dem vorliegenden Entwurf zu regeln, trägt dazu bei, dass bei den Unternehmen Unsicherheit hinsichtlich der kommenden Regelungen aufrechterhalten wird.

Das Gleiche gilt für die Entscheidung, die Festlegung im Koalitionsvertrag, einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einzuführen, eine Doppelbelastung aber auszuschließen. Es wird erhebliche Unsicherheit über die Geltungsdauer der eingeführten Mautsätze ausgelöst. Zudem werden die Unternehmen durch die ggf. kurzen Abstände von gesetzlichen Neuregelungen mit aufwendigen Neukalkulationen und Preisanpassungen belastet. Dass wesentliche Informationen für die Fuhrparkplanung aufgrund der in die Zukunft verwiesenen Regelungen für > 3,5 t, CO<sub>2</sub>-Zuschläge und ebenso zu Mautrabatten für alternative Fahrzeuge nicht zur Verfügung stehen, erschwert und verzögert Investitionsentscheidungen erheblich.

### **Erdgasfahrzeuge**

Kein Regelungsgegenstand des Entwurfs ist § 1 Abs. 2 Nr. 8 Bundesfernstraßenmautgesetz. Damit muss für Erdgasfahrzeuge ab 1. Januar 2024 Maut entrichtet werden, die sich aus Infrastrukturkosten und Lärmbelastungskosten zusammensetzt. Somit läge der betriebliche Vorteil für den Einsatz dieser Fahrzeuge nur mehr bei den Luftverschmutzungskosten von 2,3 Ct/km für schwere Einheiten (kleinere entsprechend geringer), was kaum mehr einen Anreiz für diese technologische Alternative böte.

Diese Vorteile sind nach unserer Einschätzung zu gering, um den Erwartungen gerecht zu werden, dass Erdgas als vergleichsweise klimafreundlicherer Antrieb als Brücke bis zum Vorliegen marktgängiger Alternativen zum Dieselantrieb eingesetzt werden kann.

## **Erwartung**

Sofern eine Regelung der Mautteilsätze durch mehrere Gesetze rechtssystematisch unabänderlich ist, sollten diese als Gesetzespaket veröffentlicht und inhaltlich synchronisiert zum selben Zeitpunkt in Kraft treten.

Die im Koalitionsvertrag zugesagte Befreiungsregelung von der Mautpflicht für vor- und nachgelagerte Straßengüterverkehre des Kombinierten Verkehrs muss in den vorliegenden Gesetzesentwurf aufgenommen werden.

Angesichts der mangelnden Verfügbarkeit klimafreundlicherer Alternativen sollte die Benutzung von Erdgasfahrzeugen als Brücke durch die Mautregelungen nicht erschwert werden.

Berlin, im April 2022