

Berlin, 28. April 2022

Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Referentenentwurf des BMDV zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf. Grundlage dieser Stellungnahme sind die dem DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs sowie die wirtschaftspolitischen/europapolitischen Positionen (und ggf. besondere ergänzende Positionspapiere) des DIHK. Sollten dem DIHK noch weitere in dieser Stellungnahme noch nicht berücksichtigte relevante Äußerungen zugehen, wird der DIHK diese Stellungnahme entsprechend ergänzen.

A. Das Wichtigste in Kürze

Die Erhöhung der Lkw-Mautsätze auf Basis des neuen Wegekostengutachten wird – obwohl grundsätzlich Verständnis für eine regelmäßige Anpassung besteht – kritisch gesehen. Die betroffenen Unternehmen fürchten, dass die Weiterwälzung der Mehrkosten nicht immer gelingen wird und dadurch ein weiterer Inflationsschub ausgelöst wird. Angesichts der bereits hochmodernen Fuhrparkstrukturen der meisten Logistunternehmen wird nicht mehr mit spürbaren Lenkungseffekten gerechnet.

B. Relevanz für die deutsche Wirtschaft

Veränderungen bei Höhe und Struktur der Lkw-Maut wirken sich branchenübergreifend auf die Kosten für die Unternehmen aus. Dies gilt in besonderem Maße für Branchen, in denen der Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten überdurchschnittlich hoch ist. Für Unternehmen, die im internationalen Wettbewerb stehen, ist zudem zu berücksichtigen, dass Erhöhungen der Lkw-Maut zu Kostennachteilen im Verhältnis zu ausländischen Wettbewerbern führen können.

C. Allgemeine Einführung - Allgemeiner Teil

Eine Anpassung der Mautsätze stellt die Unternehmen der Logistikbranche – aber auch die Verlager als Vertragspartner – vor besondere Herausforderungen: Es entstehen Kostensteigerungen und die Marktparteien treten in einen Dialog um die Weiterwälzung der Kosten. Zugleich ergeben abhängig von der Struktur des Fuhrparks über- oder unterdurchschnittliche Mehrbelastungen.

D. Details - Besonderer Teil

Folgende Punkte wurden uns von den IHKs und Unternehmen der Logistikbranche übermittelt:

- Die geplante Anpassung der Mautsätze an die neue Wegekostenberechnung wird die Lkw-Maut um durchschnittlich 8,7 % bei einer Laufzeit von fünf Jahren erhöhen. Die Rückmeldungen von IHKs und Unternehmen ergaben hierbei ein differenziertes Bild: So wird eine Erhöhung um 8,7 % von einem Teil der Unternehmen für akzeptabel gehalten, während ein anderer Teil befürchtet, dass es vermehrt zu Involvenzen kommen könne. Dabei wird auf die bereits erfolgten Kostensteigerungen durch den erheblichen Anstieg der Kraftstoffpreise hingewiesen. Diese erschwere die erforderliche Weiterwälzung einer nochmaligen Kostenerhöhung bei denjenigen Unternehmen, die die Maut in ihre Frachtkosten integriert hätten und nicht separat ausgewiesen, erheblich. Auch sollte die Gerichtsentscheidung, wonach die Kosten für die polizeiliche Überwachung nicht mehr angesetzt werden dürften, kostendämpfend wirken. Die Mauterhöhung komme durch die bereits erfolgten Kostensteigerungen zu einem für die Logistikbranche sehr ungünstigen Zeitpunkt und werde die Inflation weiter verstärken.
- Der Anstieg der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelästigung wird unterschiedlich bewertet. Einzelne Stimmen befürworten dies mit Hinweis auf die Forderungen aus der Gesellschaft. Zugeich wird aber darauf hingewiesen, dass angesichts der kontinuierlichen Modernisierung der Flotten hin zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen die Einnahmen aus der Anlastung externer Kosten sinken sollten.
- Eine Differenzierung von Mautsätzen nach Schadstoffklassen wird grundsätzlich grundsätzlich für sinnvoll gehalten. Nennenswerte Lenkungswirkungen sind aktuell aber nicht zu erwarten. Dies gilt weder für Verlagerungen auf alternative Verkehrsträger, noch für eine weitere Modernisierung der Flotten. Nicht-Euro-6-Fahrzeuge spielen inzwischen im Transportmarkt – zumal im Fernverkehr – keine nennenswerte Rolle mehr. Hinzu kommt, dass die wenigen Unternehmer, die noch ältere Fahrzeuge im Fernverkehr einsetzen, diese wegen der langen Lieferzeiten erst mit erheblicher Verzögerung ersetzen können. Auch erhalten Unternehmen, die umweltfreundlichere Fahrzeuge angeschafft hätten, keine „Belohnung“ für ihre Fuhrparkerneuerung. Vermisst werden zudem verbesserte Anreize für eine weitere Verbesserung der Umweltfreundlichkeit von Nutzfahrzeugen durch alternative Antriebe. Als Negativbeispiel wird von den Logistikunternehmen auf die Probleme für Halter von LNG-Fahrzeugen hingewiesen, die diese – politisch ausdrücklich gewünschten – Fahrzeuge inzwischen nicht mehr wirtschaftlich einsetzen könnten. Diese Erfahrungen senkten bei den Logistikunternehmen die Bereitschaft, sich auf neue Technologien einzulassen.
Einzelne Unternehmen fürchten, dass die Höhe der Wegekosten nicht ausreichen wird, um die marode Straßeninfrastruktur in der erforderlichen Geschwindigkeit zu sanierung und die Engpässe zu beseitigen.
Einzelne Unternehmen unterstützen Maßnahmen zu einer Verteuerung des Straßengüterverkehrs – und damit auch eine Erhöhung der Lkw-Maut – ausdrücklich. Sie sehen darin einen Ansatzpunkt zur Verringerung von Verkehr und zur Verlagerung auf die Schiene und das Binnenschiff. Dem ist aber entgegenzuhalten, dass die Schiene und das Binnenschiff deutlich günstiger sind als der Güterkraftverkehr. Verlagerungen scheitern derzeit vor allem daran, dass diese Verkehrsträger für schnelle und flexible Transporte derzeit weniger gut geeignet sind und ihre Infrastruktur Defizite aufweist. Die von weiten der Teilen der Unternehmen ausdrücklich unterstützte Verlagerung von Verkehren auf alternative Verkehrsträger kann nur erreicht werden, wenn der Bund verstärkt in deren Infrastruktur (Bahnstrecken, Wasserstraßen und Schleusen, Häfen und KV-Terminals) investiert.

E. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

██████████

Referat Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft

Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) e. V.

Breite Straße 29, 10178 Berlin

Tel.: (030) 20308-██████████

██████████@dihk.de

F. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Darüber hinaus koordiniert der DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.

Er ist im Register der Interessenvertreter der Europäischen Kommission registriert (Nr. 22400601191-42).