

en2x-STELLUNGNAHME zum Referentenentwurf für ein 5. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 11. April 2022

en2x-STELLUNGNAHME zum Referentenentwurf für ein 5. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

en2x begrüßt die im Koalitionsvertrag 2021 erklärte Absicht der Bundesregierung, in der laufenden Legislaturperiode eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vorzunehmen und alle Gewichtsklassen des gewerblichen Güterverkehrs in die Nutzerfinanzierung einzubeziehen.

Mit der neuen EU-Wegekostenrichtlinie ist den Mitgliedstaaten ein wirksames Instrument an die Hand gegeben, um den 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.

1. 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 CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut 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.

Die Annahme, dass es zu Einzelpreisadjustierungen kommt und dies keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, hat, bedeutet, dass die Erhöhung der Maut nicht an den Auftraggeber weitergereicht wird. Damit würden die Speditionenunternehmen damit negativ bilanzieren. Ebenso ist die Annahme, dass der Auftraggeber die Anpassung der Frachtkosten nicht an den Endkunden weiterreicht

nichtzutreffend. Generell kann davon ausgegangen werden, dass eine Auswirkung auf Endkunden gegeben ist.

2. Bewertung des vorliegenden Entwurfs

Statt die Lkw-Maut entlang der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge weiterzuentwickeln, schreibt der vorliegende Entwurf das bestehende System der Mautdifferenzierung nach Euroemissionsklassen, Gewicht und Achsenanzahl fort. Der erheblichen Mehrbelastung des Güterverkehrs in Höhe von schätzungsweise 665 Mio. Euro und damit rund 9 Prozent p. a. 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. Eine antriebsorientierte, CO₂-basierte Ausgestaltung der Lkw-Maut ist ein zentrales Instrument für den raschen Hochlauf von CO₂-neutralen 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 fortführen und verstärken. Das schafft frühzeitig die notwendige Rechtssicherheit für Investitionen der Flottenbetreiber.