

## **Zum Referentenentwurf des BMDV eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften** (Dokument vom 25.04.2023 12:53)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

**Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften, er weist zugleich aber darauf hin, dass eine Frist von einem Tag für eine sachgerechte Prüfung des Entwurfs nicht ausreichend und im Sinne der Beteiligung nicht akzeptabel ist.**

### **Anmerkungen des ADAC**

Angesichts der unangemessen kurzen Beteiligungsfrist zur Stellungnahme beschränkt sich der ADAC zum jetzigen Zeitpunkt auf wenige grundsätzliche Aspekte des Entwurfs, die besonders kritisch einzuordnen sind. Er behält sich vor, im weiteren parlamentarischen Verfahren der Gesetzgebung umfassender Stellung zu beziehen.

Sehr kritisch wertet der ADAC die Änderung von § 11 (3) des Referentenentwurfs. Hier werden wesentliche Eckpunkte des Finanzierungskreislaufs Fernstraßen ausgehöhlt und damit eine dauerhaft verlässliche Finanzierung des Investitionsbedarfs für Fernstraßen grundsätzlich in Frage gestellt. Die Einnahmen aus dem Mautteilsatz für Infrastruktur sollten nach Ansicht des ADAC weiterhin in vollem Umfang zweckgebunden für die Bundesfernstraßen verwendet werden. Mit der geplanten Regelung zur hälftigen Verwendung der gesamten Mauteinnahmen für andere Mobilitätsbereiche ist zu befürchten, dass langfristig bei Abnahme der Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Mautteilsatz die zweckgebundenen Mittel aus der Lkw-Maut für die Straße (50%) unter den Mauteinnahmen aus dem Teilmautsatz Infrastruktur liegen. In der Folge stünden trotz zunehmender Dekarbonisierung der Lkw-Flotte deutlich weniger Finanzmittel für den Bereich Straße zur Verfügung als dies heute der Fall ist. Die Widersprüchlichkeit wird auch dadurch sichtbar, dass anderen Straßenbaulastträgern als dem Bund weiterhin das Mautaufkommen aus den Mautteilsätzen für die Infrastrukturkosten, Luftverschmutzung und Lärmbelastung zufließen sollen. Aus Sicht des ADAC sollten alle Einnahmen aus dem Teilmautsatz Infrastruktur, auch die der neu hinzukommenden mautpflichtigen Fahrzeugklassen weiterhin vollständig in die Bundesfernstraßen

fließen und als zweites Kriterium festgelegt werden, dass die für die Fernstraßen zweckgebundenen Mittel mehr als die Hälfte des Gesamtaufkommens der Lkw-Maut betragen muss.

Nicht überzeugend ist in diesem Zusammenhang außerdem, dass künftig aus dem Mautaufkommen generell Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität finanziert werden sollen und diese nur ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege verwendet werden. Der Verwendung von Mautaufkommen außerhalb des Infrastrukturbereichs wird damit der Weg bereitet.

Die Lkw-Maut erhöht sich durch den geplanten CO<sub>2</sub>-Aufschlag deutlich, im Mittel um rund 80% gegenüber den bisherigen Lkw-Mautsätzen, die noch keinen Mautteilsatz für CO<sub>2</sub>-Emissionen beinhalteten. Ausschlaggebend dafür ist, dass ein sehr hoher CO<sub>2</sub>-Preis von 200 € je Tonne zugrunde gelegt wird. Da gemäß Aussage der Europäischen Kommission den Bezugswerten in der EU-Wegekosten-Richtlinie ein Kostensatz von 100 €/t CO<sub>2e</sub> zugrunde liegt, entsprechen die 200 €/t CO<sub>2e</sub> dem oberen Rand bzw. der europarechtlich maximal zulässigen Verdopplung. Zum Vergleich: In der CO<sub>2</sub>-Bepreisung gemäß BEHG wird ein CO<sub>2</sub>-Preis von 30 € je t CO<sub>2e</sub> unterstellt, im europäischen Emissionshandel für Energie und Industrie liegt der Handelspreis aktuell bei rund 87 € je t CO<sub>2e</sub>. Die in der Gesetzesbegründung genannte Studie zur Rechtfertigung des hohen Mautteilsatzes scheint öffentlich nicht zugänglich zu sein und enthält auch keine konkrete Quellenangabe.

Die Ausweitung und Erhöhung der Lkw-Maut um in Summe 6,7 Mrd. € in 2024 wird in erheblichem Maße von den Verbrauchern zu tragen sein, da die voraussichtlich stark steigenden Transportkosten von den Transportunternehmen auf die Preise von Gütern umgelegt werden müssen, da das Angebot an batterieelektrischen oder Wasserstoffantrieben für Nutzfahrzeuge aktuell sehr begrenzt und auch die notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw mit alternativen Antrieben nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist. In der Folge sind erhebliche Preiserhöhungen für viele Güter des täglichen Bedarfs für die Verbraucher zu erwarten.

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: [buero-berlin@adac.de](mailto:buero-berlin@adac.de)