



## Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (27.04.2023)

Aufgrund des bereits fortschreitenden Klimawandels müssen alle verfügbaren Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung und CO<sub>2</sub>-Einsparung genutzt werden, das ist parteiübergreifender Konsens. Die bereits laufende Erderwärmung verbietet, nur ausgewählte Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen und andere sehr wirkungsvolle zu vernachlässigen oder gar zu verhindern.

Der Einsatz von regenerativ erzeugten, nachhaltigen Bio-Kraftstoffen beim Straßengüterverkehr ist ein wesentlicher Hebel, um kurzfristig die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, damit im Verkehrssektor in Zukunft die Ziele erreicht werden können. Andere Antriebe werden in der dieser Dekade keinen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz leisten, da besonders strombasierte Antriebe wie BEV und FCEV weitgehend auf fossilen Energieträgern basieren.

Besonders regenerative und klimaschonende Kraftstoffe auf Basis von Biomethan aus Abfall- und Reststoffen bieten eine sofort verfügbare Möglichkeit, um CO<sub>2</sub> um mindestens 90 Prozent gegenüber fossilen Kraftstoffen zu mindern. Es sind bereits Unternehmen auf dem Markt, die den Kraftstoff klimaneutral (-100 % CO<sub>2</sub>) oder sogar klimapositiv (CO<sub>2</sub>-Negativ) anbieten. Besonders BioCNG ist in dieser Betrachtung zu nennen, da dieser Kraftstoff bundesweit verfügbar ist. Lkw mit CNG-Antrieb sind Serienfahrzeuge mit langer Markterfahrung und der Einsatz von BioCNG bei Transport und Logistik ist ohne zusätzliche staatliche Investitionsförderung bereits heute wirtschaftlich.

Das im Referentenentwurf vorgelegte Regelwerk sorgt defacto dafür, dass biogene, nachhaltige Kraftstoffe, mit denen sofort klimapositive Effekte erzielt werden, vom Markt gedrängt werden und statt alternativen Antrieben Fahrzeuge mit klassischem Dieselmotor für fossilen Kraftstoff in den Markt kommen. Eine CO<sub>2</sub>-differenzierte Maut wird durch das Regelwerk nicht erreicht, sondern es ist einzig und alleine eine Technologieförderung von zwei Antriebsarten (BEV/FCEV) ohne Berücksichtigung der tatsächlichen Klimawirkung der Fahrzeuge.

Hinsichtlich der durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursachten volkswirtschaftlichen Kosten, erfahren klimaschonende Antriebe, die mit BioCNG und BioLNG betrieben werden, eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem Status quo, da diese bisher aufgrund der (fast erreichten) Klimaneutralität von einer CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit sind - nach den nun vorliegenden Gesetzestexten werden sie jedoch in fast gleicher Höhe wie fossiler Dieselmotorkraftstoff mit dem CO<sub>2</sub>-Aufschlag belastet.

Maut muss Anreize für Antriebswechsel auf erneuerbare Kraftstoffe schaffen und Technologieoffenheit erhalten!

Wir fordern im Sinne des Klimaschutzes und im Sinne der Transportwirtschaft, die klimaschonende Antriebe im Alltagsgeschäft einsetzen will, die Mautregelungen dahingehend abzuändern, dass Nutzfahrzeuge, die klimaschonende Transportleistungen erbringen, entsprechend deren Verminderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen mautpflichtig werden.

Hierzu sollten

- Fahrzeuge, die nachweislich mit regenerativem BioCNG betrieben werden, in Emissionsklasse 4 (vergleichbar LEV) eingestuft werden. Durch die mindestens 90-prozentige Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist diese Einstufung begründbar. Der Rabatt auf die Mautsätze für Fahrzeuge der Emissionsklasse 1 ist europarechtlich unbedenklich.
- CO<sub>2</sub>-Aufschläge für Fahrzeuge entfallen, die nachweislich mit dem klimaschonendem, regenerativem Kraftstoff BioCNG betrieben werden. Da der CO<sub>2</sub>-Aufschlag lediglich der nationalen Gesetzgebung unterliegt, ist der deutsche Gesetzgeber hierbei nicht an die maximalen Rabatt-Grenzen der Eurovignetten-Verordnung gebunden und kann eine 100-prozentige Befreiung des CO<sub>2</sub>-Aufschlags festlegen.

Für den Nachweis, dass die Fahrzeuge mit regenerativem CNG betankt werden, gibt es unterschiedliche, bürokratiearme Vorschläge, die kurzfristig (bis zur Einführung der neuen Lkw-Maut am 1.1.2024) umgesetzt werden können.

Die entsprechenden Regelungen sollen auch für regeneratives BioLNG gelten. Dieser Kraftstoff ist aktuell jedoch noch nicht flächendeckend in Deutschland verfügbar - ein Markthochlauf des regenerativen Kraftstoffs ohne entsprechende Anreize bei der Lkw-Maut ist unwahrscheinlich.