



Stellungnahme der Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr zum Referentenentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

27.04.2023

Vorbemerkung

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr ist eine von der dena koordinierte, marktübergreifende Allianz unterschiedlicher am Schwerlastverkehr beteiligter Akteure, die Angebots-, Verbraucher- und Herstellerseite vereint. Das Ziel der Plattform ist es, einen Beitrag zur Minderung der Treibhausgasemissionen im straßengebundenen Schwerlastverkehr zu leisten. Dabei unterstützt sie in einem technologieoffenen Ansatz den Hochlauf von alternativen Antriebs- und erneuerbaren Kraftstoffoptionen für schwere Nutzfahrzeuge, die zur Emissionsminderung im Straßengüterverkehr beitragen können sowie den Aufbau der damit verbundenen Tank- und Ladeinfrastruktur.

Folgende Unternehmen und Verbände sind in der Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr engagiert: Aldi Süd, Aldi Nord, Alternoil, Amazon, BDI, BLG Logistics, BP, Dräxlmaier, DSLV, DVGW, Electreon, E.ON Gas Mobil, en2x, Gefa Bank, HDE, Hoyer, Mahle, MEW, Meyer Logistik, Neste, Open Grid Europe, OG Clean Fuels, Primagas, Rolande, Schnellecke, Schwarz Gruppe, Shell, Symbio, Tankstellen-Netz-Deutschland, Total, VDIK, Volvo Trucks, Webasto, Westfalen AG.

Die nachfolgend dargestellten Standpunkte und Empfehlungen stellen die Position der Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr dar und spiegeln nicht zwangsläufig die Unternehmensposition der Deutschen Energie-Agentur (dena) wieder.

Stellungnahme zum vorliegenden Referentenentwurf

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr begrüßt die *im Referentenentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften* geplante CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut. Sie stellt ein wirksames Anreizinstrument für den Betrieb und Markthochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge dar und kann einen wesentlichen Beitrag zur Energie- und Antriebswende im Straßengüterverkehr leisten. Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr begrüßt die über die Reform der Lkw-Maut erzeugte Lenkungswirkung hin zu Nullemissionsfahrzeugen, insbesondere batterie- und brennstoffzellen-elektrischen Fahrzeugen, empfiehlt jedoch einen technologieoffenen Ansatz, der den Einsatz weiterer klimafreundlicher Antriebe und Kraftstoffe über die Reform der Lkw-Maut unterstützt.

Die Einführung der CO₂-Emissionsklassen ist zu begrüßen, allerdings sieht der Referentenentwurf beim Mautteilsatz der Infrastrukturkosten lediglich eine Differenzierung zwischen den CO₂-Emissionsklassen 1-4 und CO₂-Emissionsklasse 5 (Nullemissionsfahrzeuge) vor. Während für Fahrzeuge in Emissionsklasse 5 nur 25 Prozent der Infrastrukturkosten anfallen, werden Fahrzeuge in den CO₂-Emissionsklassen 2-4 mit Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklasse 1 gleichgestellt und entrichten die gleichen Gebühren. Damit wird das CO₂-Einsparungspotential von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und erneuerbaren Kraftstoffen, die in die CO₂-Emissionsklassen 2-4 eingestuft werden, nicht berücksichtigt und keine Lenkungswirkung für den Einsatz bereits kurzfristig verfügbarer Dekarbonisierungsoptionen entfaltet. Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt eine Ausdifferenzierung der Infrastrukturkosten wie in *Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362* zur Eurovignettenreform vorgesehen und plädiert dafür, die von der EU definierten Spielräume in den CO₂-Emissionsklassen vollständig auszuschöpfen, indem bei den Mautteilsätzen für die Infrastrukturkosten Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 2 eine Ermäßigung von 15 Prozent, Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 3 von 30 Prozent und Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 4 von 50 Prozent gegenüber CO₂-Emissionsklasse 1 erhalten. Die CO₂-Emissionsklassen 2, 3 und 4 finden im Referentenentwurf ausschließlich beim Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen (sowie in Kategorie G beim Mautteilsatz für Luftverschmutzungskosten) Berücksichtigung.

Erneuerbare Kraftstoffe werden trotz ihres vergleichbar hohen THG-Einsparungspotenzials bei der neu eingeführten zusätzlichen CO₂-Bepreisung in der Lkw-Maut nicht von ihren fossilen Äquivalenten unterschieden. Im Vergleich dazu werden erneuerbare Kraftstoffe bei der CO₂-Bepreisung im Rahmen des Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) bessergestellt als ihre fossilen Äquivalente. Dies sollte bei der CO₂-Bepreisung im Rahmen der Lkw-Maut beibehalten werden. Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt daher das spezifische CO₂-Minderungspotential erneuerbarer Kraftstoffe bei der Erhebung der Mautteilsätze mit zu berücksichtigen. Um die, durch die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe erzielten CO₂-Einsparungen nachzuweisen, sollte die Bundesregierung in Abstimmung mit den betroffenen Akteuren ein praktikables und bedarfsgerechtes Nachweisverfahren zur Beimischung und Vertankung von erneuerbaren Kraftstoffen entwickeln.

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr weist darauf hin, dass die im Referentenentwurf avisierte zusätzliche CO₂-Komponente zu einer finanziellen Mehrbelastung der Transport- und Logistikbranche führt. Für den weiteren Markthochlauf von Nullemissionsfahrzeugen ist es daher essentiell, diesen mit zusätzlichen politischen Maßnahmen und Förderungen zu flankieren. Des Weiteren gilt es darauf zu achten, eine Doppelbelastung über den CO₂-Preis des Brennstoffemissionshandelsgesetz zu vermeiden.

Impressum

Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr

Chausseestraße 128, 13156 Berlin

<http://www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de>

Ansprechpartner

██████████

Teamleiter alternative Antriebe und Kraftstoffe

██████████@dena.de