

Berlin, 27. April 2023

---

## Deutsche Industrie- und Handelskammer

---

### Referentenentwurf des BMDV zum Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf. Eine umfassende Bewertung dieses komplexen Sachverhaltes ist innerhalb der von Ihnen gewährten kurzen Frist nicht möglich. Wir können aufgrund der Kürze der Zeit unserem gesetzlichen Auftrag nach § 10a Abs. 1 IHKG nicht ausreichend nachkommen, ein Gesamtinteresse der Wirtschaft zu ermitteln. Die nachfolgenden Einschätzungen sind daher vorläufiger Natur. Die DIHK behält sich vor, diese durch eine finale Version zu ersetzen. Bitte veröffentlichen Sie nur die finale Fassung auf Ihrer Internetseite. Einer Veröffentlichung dieser vorläufigen Stellungnahme stimmen wir nicht zu.

#### A. Das Wichtigste in Kürze

Die geplanten Änderungen bei der Lkw-Maut werden die Wirtschaft mit 7,62 Mrd. Euro zusätzlichen Kosten jährlich belasten. Entscheidend ist daher, dass die im Koalitionsvertrag vereinbarte Vermeidung einer Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis in einem weiteren Gesetz zeitnah umgesetzt wird. Zu fragen ist auch, ob die Bereitstellung eines leistungsfähigen Schienennetzes durch den Wettbewerber Straße zu finanzieren ist.

#### B. Relevanz für die deutsche Wirtschaft

Der Gesetzesentwurf ist von hoher Relevanz für die Wirtschaft. Die geplante Änderung der Lkw-Maut wird die Wirtschaft – vorbehaltlich der im Koalitionsvertrag vereinbarten Vermeidung einer Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis – mit zusätzlichen Kosten in Höhe von jährlich zunächst 7,62 Mrd. Euro belasten.

Hinzu kommen der Aufwand für die Feststellung der Kohlendioxid-Emissionsklasse und die Weiterleitung der erforderlichen Dokumente an Toll Collect sowie für Halter von Fahrzeugen zwischen 3,5 und 7,5 t der Einbau von OBU's zur Maut-Erfassung.

### **C. Allgemeine Einführung - Allgemeiner Teil**

Die Lkw-Maut ist eine Gebühr für die Nutzung der Bundesfernstraßen. Sie entlastet damit den Bund von seiner Verantwortung für eine Bereitstellung aus Steuermitteln. Die bisherige, weitgehende Zweckbindung der Mittel für die Bundesfernstraßen gemäß § 11 Abs. 3 Bundesfernstraßenmautgesetz unterstreicht dies. Zugleich enthält die Maut eine Umweltkomponente in Form einer Differenzierung nach Euro-Schadstoffklassen. Sie setzt damit erfolgreich Anreize für den Einsatz umweltfreundlicher Nutzfahrzeuge.

### **D. Details - Besonderer Teil**

Mit der im vorgelegten Gesetzentwurf vorgesehenen Erweiterung um eine CO<sub>2</sub>-Komponente und der Änderung des § 11 Abs. 3 Bundesfernstraßenmautgesetz entfernt sich die Maut immer stärker von einem Äquivalent für die Straßennutzung hin zu einem allgemeinen Finanzierungsinstrument für den Verkehr. Dies ist kritisch zu sehen. Es stellt sich die Frage, warum die staatliche Aufgabe der Bereitstellung eines leistungsfähigen Schienennetzes, die von der IHK-Organisation ausdrücklich unterstützt wird, durch einen Wettbewerber des Schienenverkehrs finanziert werden soll. Von Transportunternehmen wurde uns gegenüber Unverständnis darüber geäußert, da auch die Straßeninfrastruktur noch erhebliche Defizite aufweist. Das Meinungsbild in der Wirtschaft ist hierbei allerdings nicht einheitlich. Einige Unternehmen lehnen eine Zweckbindung der Maut ab und sind der Auffassung, dass mit den Mauteinnahmen auch andere Verkehrsträger alimentiert werden sollten.

Eine Umsetzung in der vorgesehenen Form hätte zur Folge, dass die Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und die Betreiber von Werkverkehr mit zusätzlichen jährlichen Kosten in Höhe von 7,62 Mrd. Euro belastet würden. Für die betroffenen Unternehmen, die durch Fahrermangel und den – trotz Erhebung der Lkw-Maut seit 2005 – oft mangelhaften Zustand der Verkehrswege ohnehin stark belastet sind, wäre dies eine große Herausforderung. Sie müssten die hohe Mehrkosten auf ihre Kunden weiterwälzen. In der Vergangenheit ist dies nicht immer in vollem Umfang gelungen. Häufig stehen zudem bestehende Verträge einer Weiterbelastung im Wege. Selbst wenn die Weiterwälzung gelingt, ist zu beachten, dass die Transportunternehmen die Mehrkosten zunächst auslegen müssen. Auch dies kann für die Unternehmen eine Herausforderung sein. Die Unternehmen fürchten ferner, dass die Ermittlung der Kohlendioxid-Emissionsklassen in der Praxis einen erheblichen bürokratischen Aufwand verursachen wird.

Umso wichtiger erscheint es daher, dass die im Koalitionsvertrag vereinbarte Änderung in vollem Umfang umgesetzt sind. Im Referentenentwurf wird Zeile 1558 ff. aus dem Koalitionsvertrag zitiert wird, wonach eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen sei. Wir weisen darauf hin, dass die Erfüllung dieser Vereinbarung für die Unternehmen von zentraler Bedeutung ist. Uns gegenüber wurde die große Sorge geäußert, dass dies am Ende nicht umgesetzt wird. Sie erwarten, dass die Anlastung der CO<sub>2</sub>-Kosten als neuer Bestandteil der Lkw-

Maut mit einer Erstattung des CO<sub>2</sub>-Preises aus dem nationalen Emissionshandelssystem (NEHS) gemäß Brennstoff-Emissionshandels-Gesetz (BEHG) einhergeht. Dies sollte außerdem möglichst zeitnah erfolgen, weil die Unternehmen des Straßengüterverkehrs eine sichere Kalkulationsgrundlage für ihre Preisverhandlungen benötigen.

Eine Lenkungswirkung des CO<sub>2</sub>-Aufschlags im Hinblick auf eine beschleunigte Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge ist vorerst nicht zu erwarten, weil es verfügbaren – insbesondere schweren – Nutzfahrzeugen und an leistungsfähigen Stromnetzen mangelt. Bemängelt wird von den Unternehmen auch, dass nicht ersichtlich wird, ob zu den genannten CO<sub>2</sub>-freien Nutzfahrzeugen auch Fahrzeuge zählen, die mit Biomethan betrieben werden. Bedauert wird ferner, dass im Rahmen der Mautnovelle 2019 Fahrzeuge mit vier und mehr Achsen gleichgestellt wurden. Es wird angeregt, dies zu überdenken, weil ein vierachsiger Sattelzug gegenüber einem fünfachsigem Sattelzug bei gleicher Gütermenge fast 10 % weniger CO<sub>2</sub> emittiert.

Mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge zwischen 3,5 t und 7,5 t kommt das BMDV dem Wunsch aus dem Gewerbe nach, die Aufteilung von Ladungen auf mehrere Fahrzeuge unter 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht einzugrenzen. Dies ist nachvollziehbar, hat nun aber zur Folge, dass die Wirtschaft mit jährlich mehr als einer Mrd. Euro zusätzlich belastet wird. Konsequenterweise sollte sich dadurch das Mautaufkommen nicht noch weiter erhöhen. Wir regen an, bei einer Verteilung der Mautlast auf zusätzliche Schultern die Mautsätze für alle entsprechend abzusenken.

Kritisch wird auch der geplante § 3 Abs. 6 Bundesfernstraßenmautgesetz gesehen. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, die Maut nach der verkehrlichen Belastung zu differenzieren. Ein solches Road Pricing soll in der Theorie dazu beitragen, Verkehrsspitzen zu glätten. Nach unserer Auffassung ist dies nicht realistisch. Der Güterkraftverkehr muss Touren und Einsatzpläne für die Fahrer planen und hierbei die Anforderungen der Kunden (beispielsweise eine Warenanlieferung vor Öffnung eines Ladengeschäftes) berücksichtigen. Ein Disponent wird seinen Fahrer vermutlich nicht anweisen, eine Stunde auf einem Parkplatz zu warten, weil dann die Maut etwas geringer ausfällt.

## **E. Ansprechpartner mit Kontaktdaten**

██████████  
Leiter des Referats Nationale Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft  
Bereich Digitale Wirtschaft, Infrastruktur, Regionalpolitik  
DIHK | Deutsche Industrie- und Handelskammer  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
Tel.: +49 30 20308-██████████, E-Mail: ██████████@dihk.de

## **F. Beschreibung DIHK**

### **Wer wir sind:**

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) sind die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die 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 die DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.