

Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums e.V.

**Öffentliche Konsultation zum Entwurf des 3. Gesetzes zur Änderung
mautrechtlicher Vorschriften (3. MautÄndG)**

durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Berlin, 27.04.2023

Zum vorliegenden Entwurf möchte das DVF nachfolgende Anmerkungen einbringen:

- Der im Entwurf genannte Mautteilsatz ist europarechtskonform umgesetzt, wird nach Einschätzung des DVF zunächst jedoch keine spürbare Lenkungswirkung entfalten. Grund hierfür ist sowohl das begrenzte Angebot an praxisreifen alternativen Antrieben insbesondere im Segment der schweren Nutzfahrzeuge, als auch die bisher in nicht ausreichendem Maße vorhandene Tank- und Ladeinfrastruktur. Zudem sind angesichts der begrenzten Kapazitäten im Schienengüterverkehr auch die Potenziale für die Verlagerung von Transporten kurzfristig eher als gering einzustufen.
- Mit der im Entwurf vorgesehenen Festsetzung des CO₂-Aufschlages in Höhe von 200 €/t bewegt sich die CO₂-Komponente am oberen Rand bzw. der Grenze zur maximal zulässigen Verdopplung. Es ist zu erwarten, dass sich die mit dem CO₂-Aufschlag verbundene Verteuerung des Straßengüterverkehrs auch in höheren Verbraucherpreisen niederschlagen wird.
- Um dies abzufedern und auch dem aktuellen Stand der Technik Rechnung zu tragen, sollte aus Sicht des DVF die Einführung des CO₂-Aufschlages progressiv gestaffelt erfolgen.
- Des Weiteren sollte eine Umsetzung nur gemeinsam mit der im Beschluss des Koalitionsausschusses vereinbarten Vermeidung einer Doppelbelastung über das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) erfolgen, um Wettbewerbsverzerrungen für deutsche Transportunternehmen aufgrund von nationalen Regelungen auszuschließen. Ein entsprechender Ausgleichsmechanismus sollte zusammen mit der Branche erarbeitet werden.
- Da kurz- und mittelfristig CO₂-Emissionsreduktionen im Straßengüterverkehr primär über nachhaltige Kraftstoffe erzielt werden können, sollte deren Anrechnung im Rahmen der Bemautung intensiv geprüft werden. Im vorliegenden Entwurf bleiben diese bei der CO₂-Differenzierung der Maut unberücksichtigt, so dass eine anderweitige Entlastung für Nutzer dieser Kraftstoffe (bspw. OPEX-Förderung, Steuererleichterungen etc.) erfolgen muss, um Anreize für deren Einsatz zu setzen.

- Das für die Umsetzung genannte Zieldatum vom 01. Dezember 2023 ist mit Blick auf erforderliche Vertragsanpassungen mit Kunden sehr knapp bemessen. Doch auch unter dem Aspekt der rechtssicheren Ausgestaltung der Maut sollte angesichts des genannten Klärungsbedarfs zur Doppelbelastung (BEHG) und zur Anrechnung emissionsarmer Kraftstoffe geprüft werden, ob von der im Gesetzentwurf angelegten Option einer späteren Einführung Gebrauch gemacht werden sollte.
- Dies sollte ebenso für das anvisierte Datum zur Ausweitung der Mautpflichtgrenze auf Fahrzeuge mit über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht gelten, die zunächst mit On-Board-Units ausgestattet werden müssen. Hier sind sowohl Verzögerungen durch Lieferengpässe, als auch durch die Einbaukosten denkbar, die bei großen Fuhrparks schnell eine relevante Größenordnung erreichen können. Die Möglichkeit einer Kostenbeteiligung durch die öffentliche Hand sollte geprüft werden.
- Ebenfalls keine Beachtung bei der Mautdifferenzierung finden LNG- oder CNG-betriebene Lkw. Die bekannte Debatte zur Handhabung und Einordnung solcher Fahrzeuge nebst der Frage nach dem Vertrauensschutz angesichts hoher getätigter Investitionen ob der Anschaffungskosten setzt sich hier fort.