

Stellungnahme der Kraftstoffbranche zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften

Maut muss Anreize für Antriebswechsel und Einsatz von Erneuerbaren Kraftstoffen schaffen

Die Unterzeichner begrüßen das Ziel des Referentenentwurfs, eine CO₂-Differenzierung im Rahmen der Lkw-Maut einzuführen. Die Maut hat sich in der Vergangenheit als wirksamer Hebel und zentrales Instrument zum Hochlauf von neuen Technologien im Schwerlastverkehr bewiesen (bspw. Bio-LNG).

Trotz Empfehlung der Branche beinhaltet der Referentenentwurf keine Anrechnungsoptionen für Erneuerbare Kraftstoffe und bleibt damit hinter dem Ziel zurück, die Lkw-Maut wettbewerbs- und technologieoffen auszugestalten. In Folge werden unnötig Potenziale zur CO₂-Vermeidung im Schwerlastverkehr verschenkt und Emissionen im Verkehr kurz- und mittelfristig ansteigen.

Im Rahmen der maurechtlichen Vorschriften müssen Antrieb und Energieträger in Kombination berücksichtigt werden

Der Referentenentwurf der Bundesregierung wird seinem technologieoffenen Anspruch nicht gerecht. Dieser beinhaltet keine Option durch den Einsatz von Erneuerbaren Kraftstoffen, oberhalb der gesetzlichen Mindestvorgaben (THG-Quotenverpflichtungen) von reduzierten Mautsätzen zu profitieren. Dies führt u.a. dazu, dass bspw. ein E-Lkw der mit Strom aus Kohlekraftwerken geladen wird, zukünftig einen geringeren Mautsatz entrichten muss als bspw. ein Diesel neuester Generation der ausschließlich mit reinem Biokraftstoff (wie HVO100 mit ca. 90% THG-Einsparung) betankt wird.

Ein technologieoffener Ansatz, wie u.a. vom BDI gefordert, hätte auch das hohe THG-Einsparungspotenzial bilanziell CO₂-neutraler oder CO₂-armer Kraftstoffe wie E-Fuels, HVO100, B100, B30, Bio-LNG und Bio-CNG anerkannt. Ein zukünftiges Mautsystem sollte die CO₂-Reduzierung aus Kombination von Antrieb und Energieträger durch eine Minderung der Mauthöhe honorieren und nicht einseitig lokal-emissionsfreie Technologieoptionen bevorzugen. Damit würde sowohl der Ausbau von Erneuerbaren Energien angereizt als auch das Potential im Fahrzeugbestand gehoben. Darüber hinaus würden reduzierte Mautsätze für klimafreundliche Kraftstoffe zu erhöhter Nachfrage nach diesen führen, was wiederum Investition (u.a. in PtX-Anlagen) fördert.

Einführungszeitpunkt, Fahrzeugverfügbarkeit und Infrastrukturausbau berücksichtigen

Die Einführung der Mautsätze für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ zum 01.01.2024 sollte aus unserer Sicht stufenweise erfolgen und sich an den europäischen Vorgaben von ca. 100 Euro pro Tonne CO₂ orientieren.

Ein CO₂-Preis von ca. 200 Euro pro Tonne verdoppelt die Mautkosten und entfaltet aktuell aufgrund der mangelnden Marktverfügbarkeit von LKWs mit alternativen Antriebstechnologien und dafür notwendige Lade- und Betankungsinfrastruktur keine ausreichende Lenkungswirkung. Den Marktteilnehmern sollte auch die Option geboten werden, durch den Einsatz von Erneuerbaren Kraftstoffen in der Bestandsflotte von reduzierten Mautsätzen zu profitieren. In der aktuellen Situation sollten zudem sämtliche Technologien bevorzugt behandelt werden, die einen Beitrag zur Defossilisierung des Verkehrssektors leisten können. Andernfalls ist zu befürchten, dass Transportunternehmen hierdurch von erneuerbaren Optionen im Kraftstoffbereich absehen, da die erhöhten Mautsätze unabhängig davon anfallen, ob „reinfossil“ oder erneuerbarer Kraftstoff getankt wird.

Die Branche befürwortet den Umstieg auf alternative Antriebstechnologien und tätigt aktuell signifikante Investitionen in alternative Lade- und Tankinfrastruktur, die ohne diverse administrative Hindernisse, wie bspw. Genehmigungen, Flächen oder Netzanschlüssen, deutlich flächendeckender ausgebaut sein könnten.

Technologieoffenheit braucht Nachweisverfahren

Die Branche hatte dem Ministerium mehrfach empfohlen, insbesondere die Anrechnung alternativer Kraftstoffe im Rahmen der Änderungen der mautrechtlichen Vorschriften zu prüfen, um so auch das hohe THG-Einsparungspotenzial verschiedener bilanziell CO₂-neutraler oder CO₂-armer Kraftstoffe zur Erreichung der Klimaziele zu heben. Da vor allem HVO bereits in marktreifen Mengen verfügbar ist, können reduzierte Mautsätze für klimafreundliche Kraftstoffe in Verbindung mit der Aufnahme der DIN EN 15940 in die 10. BImSchV ein doppeltes Signal senden, dass klimafreundliche Kraftstoffe als Option zur Defossilisierung des Verkehrssektors anerkannt werden.

Es ist umso bedauerlicher, dass im Vorfeld keinerlei Austausch mit den betroffenen Akteuren über bestehende Systeme zur Nachweisführung, wie bspw. den DigitalFuelTwin oder Tankkartensysteme, stattgefunden hat. Aus Sicht der Branche ist es notwendig, dass eine Mautreduzierung auch durch den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen ermöglicht wird. Daher sollte in das Gesetz ein entsprechender Passus eingefügt werden, der eine nachträgliche Einstufung in mautreduzierte Schadstoffklassen durch den Einsatz von Erneuerbaren Kraftstoffen ermöglicht. Ein solches Nachweisverfahren könnte in Abstimmung mit den betroffenen Akteuren auch nachträglich zur Verabschiedung des Gesetzes entwickelt bzw. integriert werden.