

# Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

April 2023

## Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften

Der VDA begrüßt, dass der Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut beinhaltet. Durch einen CO<sub>2</sub>-Bezug in der Lkw-Maut können wirksame Anreize für Investitionen in emissionsfreie bzw. emissionsarme Lkw gesetzt werden.

Eine Einführung der CO<sub>2</sub>-Maut bereits zum 1. Dezember 2023 erscheint aus Sicht des VDA allerdings verfrüht. Ein **Starttermin** mitten im laufenden Kalenderjahr führt zu vermeidbarem bürokratischem Aufwand im Verhältnis von Transportgewerbe und Verladern. Mit Blick auf den 2024 beginnenden breiten Serien-Hochlauf an Null-Emissionsfahrzeugen und der bisher noch so gut wie nicht vorhandenen Ladeinfrastruktur erscheint aus Sicht des VDA der 1. Januar 2025 als geeigneter Einföhrungstermin für die CO<sub>2</sub>-Maut. Dann kann eine weiterentwickelte Lkw-Maut mit CO<sub>2</sub>-Bezug die notwendige Lenkungswirkung entfalten.

Kritisch zu sehen ist zudem vor allem auch die vorgesehene Verteilung der Einnahmen. Künftig soll die Hälfte der Mauteinnahmen für Mobilität im Allgemeinen und dabei insbesondere für Bundesschienenwege Verwendung finden. Aus VDA-Sicht hat sich dagegen die bisherige **enge Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Straße** bewährt. Die Mittel werden im Straßenverkehr generiert und sollten so weit wie möglich dahin zurückfließen. Dies ist auch zwingend erforderlich, um die Akzeptanz für Mautsysteme bei den Nutzern zu erhalten. Insbesondere die durch die Mautausweitung auf Lkw über 3,5 t generierten Mehreinnahmen sollten einer engen Zweckbindung für die Fernstraßen unterliegen, da sich die Höhe der Mautsätze maßgeblich an den anteiligen Kosten für Bau und Betrieb der Fernstraßen orientiert und die Einnahmen entsprechend auch dafür Verwendung finden sollten. Zudem sollte zumindest ein nennenswerter Teil der künftig nicht mehr für die Fernstraßeninfrastruktur zweckgebundenen Mittel für die Förderung der Nachhaltigkeit im Straßengüterverkehr und dabei insbesondere für den Aufbau einer Lade- und Wasserstoffinfrastruktur sowie für Programme zur Förderung der Anschaffung emissionsfreier Lkw (z. B. KsNI-Programm) genutzt werden. Eine entsprechende explizite Zweckbindung auch im Fernstraßenmautgesetz ist aus VDA-Sicht angesichts des enormen Investitionsbedarfs für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs notwendig. In jedem Fall sollte sichergestellt werden, dass die bisher für den Straßenverkehr bereitstehenden Mautmittel in vollem Umfang erhalten bleiben, ergänzt um einen angemessenen Anteil aus den Mehreinnahmen durch die CO<sub>2</sub>-Maut.

Zu den einzelnen Elementen des Gesetzesentwurfes nimmt der VDA wie folgt Stellung.

Der VDA begrüßt,

- die vollständige Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw bis Ende 2025 und die Minderung der Infrastrukturgebühr für diese Fahrzeug um 75 Prozent ab 2026.
- die dauerhafte Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw bis 4,25 t.
- die Einstufung auch von Fahrzeugen mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor als emissionsfrei.
- die Ausnahmeregelung für so genannte Handwerkerfahrzeuge.

- die Regelung, wonach Fahrzeugkombinationen nur dann mautpflichtig sind, wenn das Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 t aufweist. Damit bleiben Pkw mit Anhänger im Regelfall richtigerweise mautfrei.

Die Regelung in § 1 bezüglich der **Fahrzeugkombinationen** sollte analog auch für emissionsfreie Lkw gelten. Entsprechend sollten Fahrzeugkombinationen mit einem emissionsfreien Motorfahrzeug nur dann mautpflichtig sein, wenn das Motorfahrzeug bereits selbst mautpflichtig ist, also eine Gesamtmasse von über 4,25 t aufweist.

Die Möglichkeit, auf bestimmten Straßenabschnitten für bestimmte Zeiträume die **Infrastrukturgebühr zum Zweck der Stauvermeidung zu variieren**, hält der VDA nicht für zielführend. Gerade im Straßengüterfernverkehr sind Abfahrtzeitpunkte in der Regel nicht frei wählbar, so dass schon aufgrund der betrieblichen Abläufe Stoßzeiten oft nicht vermieden werden können. Auch alternative Strecken stehen nur in seltenen Fällen zur Verfügung. Insoweit dürfte ein solcher Steuerungsversuch ins Leere laufen, zumal ohnehin nur Lkw davon betroffen wären. Daher sollte auf den entsprechenden neuen Absatz 6 in § 3 verzichtet werden.

Emissionsfreie Lkw sind in der Regel schwerer als die äquivalenten Diesel-Fahrzeuge. Aufgrund der **Einteilung der Mautklassen** in Deutschland auch nach Gewicht hätte dies zur Folge, dass emissionsfreie Lkw gegebenenfalls in eine höhere Mautklasse eingestuft würden als der entsprechende Diesel-Lkw. Im Segment der 3,5-Tonner wurde diesem Aspekt durch die Mautbefreiung emissionsfreier Lkw bis 4,25 t Rechnung getragen. Ebenfalls von dieser Thematik betroffen sind aber auch Lkw an den heutigen Mautklassengrenzen, also mit 11,99 bzw. 18 t zGG. Die entsprechenden emissionsfreien Lkw würden dann perspektivisch bei der Infrastrukturgebühr in eine höhere Mautklasse fallen. Dadurch würde der Anreiz-Effekt der CO<sub>2</sub>-Differenzierung reduziert, da der Mautabstand zwischen Diesel- und emissionsfreien Lkw geringer ausfallen würde. Um diesem Effekt entgegenzuwirken, könnten entweder das z. B. durch die Batterie bedingte Mehrgewicht bei der Mauteinstufung unberücksichtigt bleiben oder die Mautgrenzen entsprechend nach oben verschoben werden.

Durch die **Umstellung der Mautklasseneinteilung** vom zulässigen Gesamtgewicht auf die technisch zulässige Gesamtmasse entsteht ein Widerspruch zu den Berechnungen im Wegekostengutachten, die noch auf Basis des zulässigen Gesamtgewichts erfolgt sind. Daher stellt sich die Frage, ob nicht zumindest für die Infrastrukturgebühr eine Klasseneinteilung weiter nach dem zulässigen Gesamtgewicht geboten wäre.

Um die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Straßengüterverkehr voranzutreiben, ist es aus Sicht des VDA erforderlich, **alle Technologien und Maßnahmen**, die einen Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lkw leisten können, zu nutzen. Daher sollte die Politik für Maßnahmen wie zum Beispiel die Verwendung von Leichtlaufreifen oder alternative Kraftstoffe, die aufgrund der europarechtlichen Vorgaben zunächst nicht in der Maut berücksichtigt werden können, **andere Anreizmechanismen (z. B. Förderprogramme)** entwickeln bzw. fortführen, um solche Investitionen zu fördern.

## Über den VDA

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint etwa 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.