

Stellungnahme

zum Referentenentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zu Änderung mautrechtlicher
Vorschriften



Sehr geehrte Damen und Herren,

wir freuen uns, dass uns die Möglichkeit einer Stellungnahme gegeben wird, würden es aber sehr begrüßen, wenn zukünftig hierfür mehr Zeit eingeräumt würde. Wie sich zeigte, sind noch nachträglich eingegangene Informationen zu berücksichtigen. Daher bitten die Unterzeichner, die vorliegende Fassung zu nutzen.

Der VDIK begrüßt die Einführung einer CO₂ differenzierten Maut und eine starke Förderung emissionsfreier Fahrzeuge. Die Förderung emissionsreduzierter Fahrzeuge kommt im vorliegenden Entwurf allerdings zu kurz. Sie ist aber notwendig, da nur so aktuell tatsächlich verfügbare Technologien zur Emissionsminderung genutzt werden.

Zunächst zum Positiven:

- Verschiebung der Mautpflicht von Lkw 3,5-7,5t um ein halbes Jahr. Dies gibt für die Nachrüstung des Fahrzeugbestandes mit Mautboxen 3,5-7,5t mehr Zeit und steigert damit die Realisierbarkeit.
- Ausdrückliche Einbeziehung der Wasserstoffverbrenner.
- Die Förderung emissionsfreier Fahrzeuge ist langfristig sinnvoll.

Zu den negativen Punkten, die uns in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit aufgefallen sind:

- Die vorgeschlagene CO₂-Differenzierung bei den unterschiedlichen CO₂-Emissionsklassen ist nicht geeignet, um emissionsoptimierte Fahrzeuge in den Markt zu bringen. Notwendig ist eine stärkere Spreizung der CO₂-Emissionsklassen. Es verwundert, dass die Vorgaben der Eurovignettenrichtlinie zu den Spannbreiten für Ermäßigungen gegenüber der Emissionsklasse 1 nicht eingehalten werden. So hat z.B. die Ermäßigung von Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklasse 3 gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren 15-30% zu betragen. Die Spreizung für bzw. entsprechende 18t mit 5 Achsen ist laut vorliegendem Entwurf geringer. Eine ernsthafte Förderung emissionsreduzierter Fahrzeuge sollte sich eher an den Obergrenzen der Vorgaben der Eurovignettenrichtlinie orientieren.
- Entgegen der allgemeinen Erwartung wurden die Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen nur beim Mautteilsatz für Kohlenstoffdioxid-Emissionen (und beim Mautteilsatz Luftverschmutzungskosten durch die Kategorie G) berücksichtigt, nicht jedoch beim Mautteilsatz Infrastrukturkosten. Dies führt zu sehr geringen Mautermäßigungen der einzelnen Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen und bietet entsprechend geringe Anreize für emissionsreduzierte Fahrzeuge. Daher sollten auch die Mautteilsätze der Infrastrukturkosten nach Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen differenziert werden.


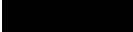
- Nach unserem Verständnis ist für EURO 6 Gas-Lkw bei den Luftverschmutzungskosten der Mautteilsatz der Kategorie G relevant (neben Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklasse 2 - 5). Dies sollte klarer formuliert werden.
- Mit Biogas betriebene Lkw sind die aktuell einzigen Fahrzeuge, die tatsächlich klimaneutral betrieben werden. Es ist unverständlich und zielt gegen die Klimaziele, dass ausrechnet diese Fahrzeuge analog klassischer Verbrenner behandelt werden. D.h. der Einsatz von erneuerbaren, abfall- und strombasierten sowie biogenen Kraftstoffen sollte bei der Maut berücksichtigt werden. Ein Lösungsvorschlag wäre ein „Well-to-Wheel“ Ansatz bei der Ermittlung der antriebsbezogenen Höhe des CO₂ Aufschlages.
- Ignorierung der Bedingung im Koalitionsvertrag: Vermeidung einer Doppelbelastung durch CO₂.
- Ausdrückliche Verwendung der Mautmehreinnahmen für den Aufbau- und Betrieb von Megawattladestationen sowie einer Tankinfrastruktur für Wasserstofffahrzeuge insbesondere an den BAB wäre im Sinne der Kostenwahrheit und der Glaubwürdigkeit bzgl. Erreichung der Klimaziele wünschenswert.

Nach unserer Einschätzung wird die Lkw-Maut in dieser Ausgestaltung zu einer Verteuerung der Transporte führen, aber kurzfristig zum Erreichen der Klimaziele nicht so viel beitragen, wie es eigentlich möglich wäre. Hierzu wäre eine stärkere Unterstützung aktuell vorhandener Technologien notwendig. Neben der Lkw-Maut ist zur Erreichung der Klimaziele die Weiterentwicklung des KSNI-Programms sowie der öffentlichen Ladeinfrastruktur entscheidend. Der VDIK ist überzeugt, dass eine Lkw-Maut, die auch die Nutzung aktuell verfügbarer Technologien zur Emissionsminderung angemessen unterstützt, einen wertvollen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten kann.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Bad Homburg und Berlin, 28. April 2023

Ansprechpartner:

 Leiter Statistik, Wirtschaft und Marketing
 Leiter Repräsentanz Berlin