

## **Stellungnahme**

# **Referentenentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften**

## **3. Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften - 3. MautÄndG**

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**

## Stellungnahme

Der BDI unterstützt ausdrücklich die im Koalitionsvertrag 2021 erklärte Absicht der Bundesregierung und das Ziel des Referentenentwurfs, die CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut einzuführen, den gewerblichen Güterkraftverkehr über 3,5 Tonnen einzubeziehen sowie eine Doppelbelastung durch mehrere CO<sub>2</sub>-Bepreisungsinstrumente zu vermeiden. Denn die antriebsorientierte, CO<sub>2</sub>-basierte Ausgestaltung der Lkw-Maut ist ein zentrales, wettbewerbs- und technologieoffenes Instrument für den raschen Hochlauf von CO<sub>2</sub>-neutralen Antrieben im Straßengüterverkehr und hat sich bereits in der Vergangenheit als wirksamer Hebel für eine Flottenerneuerung erwiesen.

Die Mautbefreiung für emissionsfreie Fahrzeuge bis Ende 2025 und die Einführung eines um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten für emissionsfreie Fahrzeuge zum 01.01.2026 ist sehr zu begrüßen, wobei der vorhandene Gestaltungsspielraum der Mautreduzierung für emissionsarme Nutzfahrzeuge um bis zu 50 Prozent ebenfalls vollumfänglich genutzt werden sollte, um bestehende Anreize für eine Flottenerneuerung fortzuführen und zu verstärken.

Ebenso positiv zu bewerten ist, dass der vorliegende Entwurf die europarechtliche Möglichkeit nutzt, emissionsfreie Nutzfahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 4,25 Tonnen weiterhin vollständig von der Lkw-Maut auszunehmen. Denn ohne eine solche Regelung würden leichte Nutzfahrzeuge, die allein infolge des Zusatzgewichts durch alternative Antriebe die Grenze von 3,5 Tonnen überschreiten, gegenüber Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb benachteiligt, was den Hochlauf der Elektromobilität in diesem Fahrzeugsegment behindern würde.

Mit Blick auf die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf über 3,5 Tonnen ist zu begrüßen, dass der Entwurf den technisch frühestmöglichen Umsetzungszeitpunkt auf den 01.07.2024 datiert, um die notwendige Ausrüstung mit On-Board-Units für zusätzlich einzubeziehende Fahrzeuge sicherzustellen.

Mit Blick auf den 2024 beginnenden breiten Serien-Hochlauf an Null-Emissionsfahrzeugen und der bisher noch so gut wie nicht vorhandenen Ladeinfrastruktur sollte sich die geplante Einführung des Mautteilsatzes für Kosten der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> zum 01.12.2023 hinsichtlich des zugrundeliegenden CO<sub>2</sub>-Tonnenpreises an den in Anhang IIIc der EU-Wegekostenrichtlinie aufgeschlüsselten Mindestbezugswerten für die Gebühr für CO<sub>2</sub>-emissionsbedingte externe Kosten orientieren. Diese weisen für einen 40-Tonner 8 Cent pro Kilometer und umgerechnet in etwa 100 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> aus. Ein CO<sub>2</sub>-Preis von

**Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.**  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Lobbyregisternummer*  
R000534

*Hausanschrift*  
Breite Straße 29  
10178 Berlin  
*Postanschrift*  
11053 Berlin

*Ansprechpartner*  
[REDACTED]  
T: +49 30 2028 [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]@bdi.eu

*Internet*  
www.bdi.eu

200 pro Tonne würde die Lkw-Maut nahezu verdoppeln und angesichts des anvisierten frühen Startdatums und der aktuell noch mangelnden Marktverfügbarkeit von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien zudem keine größere Lenkungswirkung entfalten. Die erhöhten Logistikkosten werden nach der Weitergabe von Transportgewerbe an die verladende Wirtschaft bei den Verbrauchern landen, die angesichts der hohen Inflation ohnehin schon deutliche Reallohnverluste zu verkraften haben. Dass die Weitergabe der Kosten nur eine marginale Wirkung entfalten wird, ist so nicht richtig, da das Verhältnis von Warenwert und Transportkosten entscheidend ist. Der Effekt bei transportkostenintensiven Massengütern (z.B. mineralischen Rohstoffen) ist vergleichsweise hoch. Damit Verträge und Preislisten sinnvoll angepasst werden können und die Einführung der CO<sub>2</sub>-Komponente nicht mitten im Wirtschaftsjahr stattfindet, sollte das Startdatum auf den Beginn eines Kalenderjahres gelegt werden, auch um bürokratischen Aufwand im Verhältnis von Transportgewerbe und Verladern zu vermeiden.

Hinsichtlich der Verwendung der durch die Ausweitung der Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen sowie durch die CO<sub>2</sub>-Komponente generierten Mehreinnahmen ist der BDI der Auffassung, dass diese für den Klimaschutz im Güterverkehr, insbesondere für den zügigen Aus- und Aufbau einer bedarfsgerechten sowie zuverlässigen Tank- und Ladeinfrastruktur zu verwenden sind, um die klimaneutrale Transformation des Güterverkehrs voranzutreiben. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass die Einnahmen weiterhin in ausreichendem Maße für die Sanierung, den Erhalt sowie die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen.

Ferner möchten wir auf die hierzu im März 2023 erarbeitete [BDI-Positionierung](#) verweisen. Da im Referentenentwurf bzw. wegen des Koalitionsvertrags bereits Anknüpfungspunkte bestehen, ist es wichtig, an dieser Stelle erneut darauf hinzuweisen, dass eine Doppelbelastung über das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) rechtzeitig und möglichst unbürokratisch zu vermeiden ist, um Wettbewerbsverzerrungen in Form rein nationaler Belastungen des deutschen Transportgewerbes gegenüber internationalen Transporteuren zu verhindern. Hierzu ist schnellstmöglich ein konkreter und praktikabler Vorschlag in enger Abstimmung mit der Speditions- und Logistikbranche vorzulegen.

Des Weiteren ist zu bedauern, dass mit der fehlenden Berücksichtigung nachhaltiger Kraftstoffe wichtige Brückentechnologien für die 2020er Jahre keine Förderung im Rahmen der Maut erfahren. Damit verengt sich der Lösungsraum zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs und zumindest temporär wird Technologieoffenheit nur sehr eingeschränkt verfolgt.

Daher wäre es sehr zu begrüßen, wenn insbesondere die Anrechnung alternativer Kraftstoffe im Rahmen der Maut intensiv geprüft werden würde. Um auch das hohe THG-Einsparungspotenzial verschiedener CO<sub>2</sub>-neutraler oder CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe zu nutzen, wäre es sinnvoll, in Abstimmung mit den betroffenen Akteuren ein zuverlässiges sowie praktikables Nachweisverfahren zu entwickeln, um eine nachträgliche Mautreduzierung bei erfolgter Nutzung jener Kraftstoffe zu ermöglichen. Alternativ könnte die Förderung der Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe auch außerhalb der Maut (OPEX-Förderung, Steuererleichterung etc.) anvisiert werden.

Zum Prozess der Verbändeanhörung haben wir anzumerken, dass eine Bearbeitungsfrist von einem Tag (insbesondere ohne vorab erfolgte Ankündigung) für eine solch komplexe Materie schlichtweg nicht akzeptabel ist. Bei künftigen Verbändeanhörungen sollte eine Frist von mindestens einer Woche gewährleistet werden.

## Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund acht Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

## Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
www.bdi.eu  
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

## Ansprechpartner

Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik

Telefon: +49 30 2028 [REDACTED]

[REDACTED]@bdi.eu

Referent Mobilität und Logistik

Telefon: +49 30 2028 [REDACTED]

[REDACTED]@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 1761