

# Stellungnahme zum 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßen- mautgesetzes

April 2022

## Stellungnahme zur Änderung des Fernstraßenmautgesetzes

Der VDA sieht die vorgeschlagene Änderung des Fernstraßenmautgesetzes kritisch.

Wird das Gesetz in der vorliegenden Form umgesetzt, würde es zu einer Mauterhöhung in einem Gesamtvolumen von über 600 Mio. Euro pro Jahr führen. In einigen Fahrzeugklassen würden die Mautsätze um fast 25 Prozent angehoben.

Eine derartige Mauterhöhung passt nicht in das derzeitige gesamtwirtschaftliche Umfeld. Transportgewerbe und verladende Wirtschaft werden bereits durch den drastischen Anstieg der Energiepreise in einem erheblichen Umfang belastet. Zu Recht hat die Bundesregierung daher Entlastungen für die Wirtschaft wie für private Haushalte auf den Weg gebracht. Es ist daher nicht nachvollziehbar, wenn gleichzeitig von staatlicher Seite zusätzliche Kostenbelastungen beschlossen werden. Daher spricht sich der VDA dafür aus, auf eine Anhebung der Mautsätze zum 1. Januar 2023 zu verzichten. Die EU-Mautrichtlinie („Eurovignette“) lässt den Mitgliedstaaten ausdrücklich den Spielraum, keine vollständige Anlastung aller Wege- und externen Kosten vorzunehmen. Von dieser Möglichkeit sollte Deutschland angesichts des schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeldes jetzt Gebrauch machen.

Zusätzliche Herausforderungen für Transportgewerbe, Verlader und Nutzfahrzeughersteller ergeben sich zudem aus der notwendigen Dekarbonisierung des Straßenverkehrs. Der VDA bekennt sich zum Ziel eines klimaneutralen Straßenverkehrs, die Nutzfahrzeughersteller arbeiten mit Hochdruck an emissionsfreien Lkw mit alternativen Antrieben. Um hinreichende Anreize für Investitionen in emissionsfreie und emissionsarme Lkw zu schaffen, ist künftig eine Orientierung der Lkw-Maut am CO<sub>2</sub>-Ausstoß essenziell. Der VDA begrüßt daher die Ankündigung der Bundesregierung, eine solche CO<sub>2</sub>-Differenzierung vorzubereiten. Dies gilt es jetzt zügig umzusetzen. Dabei sollten auch Möglichkeiten zur Berücksichtigung energieeffizienter Lkw-Komponenten – sofern unbürokratisch möglich – genutzt werden.

Je nach konkreter Ausgestaltung dürfte eine Differenzierung der Maut nach CO<sub>2</sub> zu steigenden Mautsätzen für die Bestandsflotte von Diesel-Lkw führen. Auch aus diesem Grund sollte auf sonstige Mautsteigerungen, die nicht im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Differenzierung stehen, verzichtet werden.

Schließlich ist zu bedenken, dass mehrere Mautanpassungen in dichter zeitlicher Folge zu zusätzlichen bürokratischen Belastungen für Transportgewerbe und Verlader führen. Schon deshalb wäre es sinnvoll, die Mautsätze nicht bereits zum 1. Januar 2023 zu erhöhen, sondern alle Mautanpassungen in einem Schritt zeitgleich mit der CO<sub>2</sub>-Differenzierung vorzunehmen. Dies sollte dann im Verlauf des Jahres 2023 erfolgen.

25. April 2022