

Stellungnahme

zum Entwurf für das fünfte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßen-
mautgesetzes im Rahmen der Anhörung des Deutschen Bundestages

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
19(15)106-D
Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018

Ansprechpartner zum Thema

Dr. Kurt-Christian Scheel
E-Mail: scheel@vda.de
Tel.: 030 89 78 42 107

Im Rahmen der Expertenanhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages nimmt der Verband der Automobilindustrie nachfolgend zum Gesetzentwurf Stellung.

Grundsätzlich sieht der VDA die mit der Mautanpassung verbundene **erhebliche Mehrbelastung für die deutsche Wirtschaft** – auch angesichts der guten Einnahmesituation der öffentlichen Hand – kritisch. Allein durch die Umsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfs entsteht eine Mehrbelastung in den Jahren 2019 bis 2022 von über 4 Mrd. Euro. Diese Mehrbelastung addiert sich zu den bereits deutlichen Kostensteigerungen für Wirtschaft und Verbraucher infolge der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018. Ein zentraler Grund für diese erneute Kostensteigerung sind die im Wegekostengutachten getroffenen Annahmen zur kalkulatorischen Verzinsung. Zur Anwendung kommt im neuen Gutachten ein Zinssatz von 3,3 Prozent. Auch angesichts des aktuellen zinspolitischen Umfeldes wäre es durchaus plausibel gewesen, einen etwas darunter liegenden Zinssatz zur Anwendung zu bringen.

Im Folgenden soll zu den einzelnen Punkten des Vorschlages bzw. der laufenden Debatte Stellung genommen werden.

Einheitlicher Mautsatz

Der VDA begrüßt, dass auch über 2019 hinaus am Grundgedanken eines einheitlichen Mautsatzes für das gesamte mautpflichtige Netz festgehalten und auf eine Unterscheidung zwischen verschiedenen Straßenkategorien verzichtet wird. Allerdings führt dies infolge der Einbeziehung aller Bundesstraßen in die Maut und der dort im Vergleich zu den Autobahnen erheblich höheren Wegekosten pro gefahrenem Kilometer zu einem deutlichen Anstieg des Mautsatzes auf Autobahnen. Dieser Effekt hätte gemildert werden können, wenn berücksichtigt worden wäre, dass gerade die Bundesstraßen auch allgemeine Erschließungsfunktionen erfüllen, deren Kosten nicht zwingend den Straßennutzern anzulasten sind. Hätte man den entsprechenden Anteil der Wegekosten in Abzug gebracht, wären die anlastbaren Kosten etwas niedriger ausgefallen. Der VDA bedauert, dass dieser Gedanke nicht verfolgt wurde.

Zuschläge gemäß Euro-Stufen

Der Gesetzentwurf sieht vor, ab 1. Januar 2019 auch für Fahrzeuge der Klasse Euro VI einen Zuschlag für „Luftverschmutzungskosten“ in Höhe von 1,1 Cent/km zu erheben. Damit verringert sich der Mautunterschied zu Euro V auf nur noch 1,1 Cent/km. Entsprechend reduzieren sich die Anreize zur Flottenerneuerung. In der Vergangenheit hatte sich aber gerade die Mautspreizung gemäß Euro-Stufen als Instrument zur Beschleunigung der Flottenerneuerung bewährt. Der VDA spricht sich daher für eine **weitere Befreiung von Euro VI-Fahrzeugen von diesem Zuschlag** aus.

Förderung der Elektromobilität

Der Gesetzentwurf sieht vor, elektrisch betriebene Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 1 des Elektromobilitätsgesetzes von der Lkw-Maut zu befreien. Allerdings wird in der Gesetzesbegründung angekündigt, diese Mautbefreiung evtl. bereits nach zwei Jahren wieder zu überprüfen. Um eine Anreizwirkung zu erzielen, wäre hier eine längerfristige Perspektive erforderlich.

Zudem sollte darauf verzichtet werden, die Anreizwirkungen ins Leere laufen zu lassen, indem zusätzliche Anforde-

rungen, die eher aus dem Pkw-Bereich stammen, auf Lkw zu übertragen. So ist die vom Bundesrat in seiner Stellungnahme geforderte Schwelle einer **elektrischen Mindestreichweite von 40 km bei Hybrid-Fahrzeugen im Lkw-Bereich nicht sachgerecht**. Daher sollte, wie auch im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen, auf weitere Einschränkungen bei der Förderfähigkeit von Elektro-Lkw verzichtet werden.

In jedem Fall sollte aus Sicht des VDA überlegt werden, wie neben den entsprechenden Antriebsarten (Batterieelektrik, Brennstoffzelle, Plug-In-Hybride) bald möglichst auch der Einsatz von **e-Fuels** durch die Lkw-Maut incentiviert werden könnte.

Förderung von Erdgas-Lkw

Im Sinne eines technologieneutralen Ansatzes **unterstützt die Automobilindustrie** auch Überlegungen, ermäßigte Mautsätze für Erdgas-Lkw einzuführen. Erdgas-Lkw weisen etwa 15 Prozent weniger CO₂-Ausstoß aus als konventionelle Fahrzeuge. Durch den Einsatz von Biomethan bzw. von e-Gas bietet sich hier zudem auch die Perspektive eines klimaneutralen Einsatzes.

CO₂-bezogene Maut

Letztlich muss es aber das Ziel sein, **Anreize für alle CO₂-senkenden Maßnahmen** im Rahmen einer nach dem CO₂-Ausstoß gestaffelten Lkw-Maut zu setzen. Dies sollte umgesetzt werden, sobald die europarechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind. Eine allein auf bestimmte Antriebsarten abgestellte Incentivierung kann hierfür kein Ersatz sein.

Anlastung von Lärmkosten

Der Gesetzentwurf sieht vor, künftig auch einen Zuschlag für die Lärmbelastungskosten in Höhe von 0,2 Cent/km zu erheben. Es ist nicht zu erkennen, wie hierdurch ein Beitrag zur Minderung der Lärmbelastung geleistet werden soll, da es sich um einen einheitlichen Satz für alle Fahrzeuge unabhängig von ihren konkreten Geräuschemissionen und unabhängig z. B. auch von der jeweiligen Fahrbahnbeschaffenheit handelt. Daher spricht aus Sicht des VDA vieles dafür, **auf diesen Lärmkostenzuschlag auch künftig zu verzichten**. Ausweislich des Gesetzentwurfs könnte sich so die Mehrbelastung durch die Anpassung der Lkw-Maut um etwa 86 Mio. Euro pro Jahr reduzieren.

Mautklassen nach Gewicht und Achszahl

Der VDA begrüßt die neue Einteilung der Mautklassen. Dadurch können die durch das vierte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenmautgesetzes entstandenen Fehlanreize, statt einer Fahrzeugkombination mit fünf Achsen eine Kombination mit nur vier Achsen einzusetzen, beseitigt werden.

Keine Einbeziehung von Bussen

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung verzichtet darauf, auch Busse in die Lkw-Maut einzubeziehen. Diese Entscheidung wird vom VDA nachdrücklich unterstützt. Busse tragen mit ihren spezifischen Steuern und Abgaben wie Kfz- und Energiesteuer bereits heute die ihnen zurechenbaren Wegekosten auf den Bundesfernstraßen.

Zweckbindung der Einnahmen für die Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßenmautgesetz sieht vor, dass die Mauteinnahmen zweckgebunden in die Bundesfernstraßen zurückfließen. Ein solcher **Finanzierungskreislauf Straße ist sachgerecht**, zumal sich die Höhe der Mautsätze ja gerade an den Wegekosten für Bau und Erhalt der Fernstraßen orientiert.

Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen

Bei Auslieferungs- und Überführungsfahrten entsteht mittelständischen Aufbautenherstellern ein erheblicher bürokratischer Aufwand. Wenn beim Aufbauhersteller komplettierte Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen zur Auslieferung an Kunden überführt werden, ist bislang jeweils eine manuelle Mautbuchung erforderlich. Dabei handelt es sich um mehrere (zehn)tausend Fahrten pro Jahr. Dieser administrative Aufwand wird sich mit der Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen noch deutlich erhöhen, da zusätzliche Fahrten betroffen sind. Der Aufwand und die damit

verbundenen Kosten könnten deutlich reduziert werden, wenn für Auslieferungs- und Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen mobile OBUs bereitgestellt würden, mit denen eine automatische Mautbuchung möglich würde. Dies würde auch das Problem lösen, dass das manuelle System aufgrund der vorgegebenen Fristen an einem Freitag keine Buchungen für den darauffolgenden Montag zulässt.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Stand: 10. Oktober 2018