



## Kurzfassung der Stellungnahme

### zum Entwurf für ein Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMändG), Referentenentwurf der Bundesregierung vom 11.04.2022

---

#### Was wird geändert?

Dieser Gesetzentwurf leitet eine etappenweise Reformierung der Lkw-Maut in Deutschland ein. Er sieht zum 01.01.2023 – je nach Gewichtsklasse, Achszahl und Euronorm - fahrzeugbezogene Mautsaterhöhungen für Lkw ab 7,5 t zwischen 3,8 % und 40,6 % vor. Dies entspricht zusätzlichen Mauteinnahmen in Höhe von jährlich rd. 665 Mio. €.

#### Anlastung von Infrastruktur- und externen Kosten - Wie setzen sich die neuen Mautsätze zusammen?

Die zum Jahreswechsel 2022/23 vorgesehenen Mautsteigerungen resultieren, wie die zugrundeliegenden Gutachten zeigen, nicht aus erhöhten Wegekosten, also der Straßenabnutzung durch (schwere) Lkw, denn diese sind sogar gesunken. Vielmehr ergeben sie sich aus der massiv gesteigerten Anlastung von externen Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten, die nach Auffassung der Gutachter in Deutschland insgesamt das Vierfache der Werte betragen sollen, die die EU-Richtlinie seit März 2022 als Bezugswerte vorgibt. So sollen sich etwa die Luftverschmutzungskosten für die modernsten am Markt verfügbaren Euro VI-Fahrzeuge in der Gewichtsklasse über 18 t ab 4 Achsen nahezu verdoppeln. Die Lärmkosten sollen in der gleichen Kategorie um das Sechsfache, für 3-achsige Fahrzeugkombinationen sogar um das Achtfache steigen. Die Höhe der diesen externen Kosten angehängten „Preisschilder“ aufgrund nationaler Berechnungsverfahren ist angesichts dieser großen Diskrepanz zu den EU-Werten sehr wohl kritisch zu hinterfragen.



Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten			
zulässiges Gesamtgewicht	Achszahl	Bisher in Euro/km	Ab 01.01.2023
7,5 bis <12 t	./.	0,065	0,067
12 bis 18 t	./.	0,112	0,109
>18 t	≤ 3	0,155	0,143
	≥ 4	0,169	0,155

Quelle: Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 11.04.2022

Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten in Euro/km					
Euro-Schadstoffklasse	Bisher	Ab 01.01.2023			
	Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 – 18 t	> 18 t bis 3 Achsen	> 18 t mit 4 und mehr Achsen
Euro 6	0,012	0,015	0,015	0,022	0,023
Euro 5, EEV1	0,023	0,043	0,052	0,062	0,062
Euro 4, Euro 3 + PMK 2*	0,034	0,059	0,063	0,080	0,087
Euro 3, Euro 2 + PMK 1*	0,067	0,088	0,101	0,134	0,149
Euro 2	0,078	0,113	0,121	0,164	0,182
Euro 1, Euro 0	0,089	0,114	0,123	0,169	0,187

\* PMK – Partikelminderungsklassen sind Nachrüstungsstandards zur Senkung des Partikelausstoßes.

Quelle: Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 11.04.2022



Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten in Euro/km				
Bisher	Ab 01.01.2023			
Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 – 18 t	> 18 t bis 3 Achsen	> 18 t mit 4 und mehr Achsen
0,002	0,016	0,016	0,016	0,012

Quelle: Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 11.04.2022

### **Was bedeutet das für das deutsche Transportgewerbe?**

#### **1. Die Mauterhöhung inmitten der Krise kommt zur Unzeit**

Die vorgesehene Mautsteigerung trifft das deutsche Transportgewerbe zur absoluten Unzeit: Das mittelständische deutsche Transportgewerbe steht aktuell und in den kommenden Monaten angesichts der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Preisexplosion bei den Kraftstoffen mit dem Rücken zur Wand. Die Umsetzung eines aktuell diskutierten Energieembargos würde den entfachten Existenzkampf deutscher Transportunternehmen zusätzlich verschärfen. Angesichts dieser Krisensituation hätte das Mautänderungsgesetz dazu genutzt werden können, die ausweislich der Gutachten gesunkenen Infrastrukturkosten für die Abnutzung der Straßen für eine umfassende Mautabsenkung zu nutzen. Stattdessen konterkarieren die vorgesehenen Mauterhöhungen die von der Politik zugesagten Entlastungsmaßnahmen für die Transportunternehmer wie für die gesamte Wirtschaft.

#### **2. Etappenweise Mauterhöhungen sind Gift für die Wirtschaft**

Die neue Bundesregierung kündigt mit dem aktuellen Gesetzentwurf ein weiteres Gesetzespaket an, mit dem den Transportunternehmen zusätzliche Kostenbelastungen auferlegt werden sollen. Dabei geht es zum einen um eine Mautausdehnung auf leichte Lkw ab 3,5 t, zum anderen um einen Mautzuschlag für CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie um eine Mautdifferenzierung aufgrund von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der BGL spricht sich seit jeher mit



Nachdruck gegen eine solche „Salamitaktik“ der Verteuerung des Straßengüterverkehrs in „kleinen“ Dosen mit kurzen Zeitabständen aus. Das im Transportgewerbe wie in der gesamten Wirtschaft unverzichtbare Gut einer Planungs- und Investitionssicherheit, die in Krisenzeiten ohnehin in Frage steht, wird dadurch völlig ausgehöhlt.

Der BGL fordert daher,

- die zum Jahresbeginn 2023 vorgesehene Mautanpassung zu verschieben und
- ein überarbeitetes Mautänderungsgesetz vorzulegen, das im Laufe des Jahres 2023 in Kraft treten sollte.

In diesem umfassenden Mautänderungsgesetz sollten die angekündigten noch ausstehenden Mautänderungen ebenso wie eine Regelung zur Vermeidung der Doppelbelastung des Gewerbes durch den CO<sub>2</sub>-Preis, wie im Koalitionsvertrag versprochen, bereits mit enthalten sein.

Dieses umfassende Mautänderungsgesetz sollte frühestens im Herbst 2023 in Kraft treten, so dass den Transportunternehmern und der auftraggebenden Wirtschaft ausreichend zeitlicher Spielraum bleibt, um ihre Kalkulationen anzupassen, ohne innerhalb kürzester Zeit „häppchenweise“ mit weiteren staatlich induzierten Kostensteigerungen rechnen zu müssen.

Frankfurt am Main, den 28. April 2022