

---

## Deutsche Industrie- und Handelskammer

---

### Anmerkungen zur Mauterhöhung zum 1. Dezember 2023

Zum 1. Dezember 2023 sind im Rahmen des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften erhebliche Änderungen bei der Lkw-Maut geplant. Neben der Absenkung der Grenze für die Mautpflicht von 7,5 t auf 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht soll die Maut um einen Teilsatz für die externen Kosten der CO<sub>2</sub>-Emissionen erweitert werden. Die Mehreinnahmen sind für Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen und der Mobilität vorgesehen.

Sollte das Gesetz in der vorgesehenen Form umgesetzt werden, werden Wirtschaft und Verbraucher mit zusätzlichen Kosten von jährlich 7,62 Mrd. Euro belastet. Auch wenn diese Mehrkosten vollständig von den Kunden getragen würden, würde dies das Transportgewerbe belasten. Sie erleiden Einbußen bei ihrer Liquidität, weil zwischen der Mautzahlung und dem Zahlungseingang durch die Kunden häufig 6-8 Wochen vergehen.

Wir schlagen vor, die folgenden Punkte nochmals zu prüfen:

- Der geplante Termin 1. Dezember 2023 ist unglücklich gewählt. Änderungen der Transportpreise im laufenden Geschäftsjahr lassen sich nur schwer umsetzen, so dass die Sorge besteht, dass die erhöhten Mautkosten für diesem Monat vielfach zulasten der mautpflichtigen Transportunternehmen gehen werden. Für das neue Jahr werden ohnehin Preisverhandlungen geführt. Die Erhöhung der Maut sollte daher verschoben werden. Ein besser geeigneter Starttermin wäre daher der 1. Januar 2024.
- Gemäß Koalitionsvertrag und den Aussagen im Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften soll eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis ausgeschlossen werden. Dies entspricht unseren Vorstellungen. Nach Entwurf des Haushaltsfinanzierungsgesetzes soll der Festpreis je Emissionszertifikat durch Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) aber sogar erhöht werden: 2024 statt auf 35 auf 40 Euro und 2025 statt auf 45 auf 50 Euro. Die vereinbarte Vermeidung einer Doppelbelastung sollte zügig angegangen werden. Dabei ist auch zu beachten, dass jede Abgabenerhöhung auf Kraftstoff in Deutschland die Wettbewerbsposition inländischer Transportunternehmen schwächt, da ausländische Transportunternehmen in der Regel nicht in Deutschland tanken, sondern den in anderen Staaten getankten Kraftstoff verwenden.

- Deutschland geht mit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung über die Forderungen der EU hinaus. Begründet wird dies damit, dass nur durch die Höhe des gewählten CO<sub>2</sub>-Aufschlags der gewünschte Lenkungseffekt eintreten könne. Dies kann aber nicht gelingen, solange emissionsfreie Fahrzeuge kaum verfügbar sind und die Errichtung von Ladeinfrastrukturen an dafür nicht ausgelegten Stromnetzen und Problemen bei der Genehmigung scheitern.
- Die Aufgabe der engen Zweckbindung der Mautmittel für Bundesfernstraßen und die Verwendung eines Teils der Mittel für Mobilität und hierbei überwiegend für Bundesschienenwege wird von vielen Transportunternehmen kritisch gesehen. Sie verweisen auf den weiterhin großen Investitionsbedarf auch bei der Straße, insbesondere zur Sanierung und Engpassbeseitigung. Der Ausbau der Schiene wird zwar ausdrücklich befürwortet, aber als gesellschaftliche Aufgabe angesehen, nicht als Aufgabe eines anderen Verkehrsträgers.
- Bei der Verwendung biogener Kraftstoffe (HVO 100, Bio-LNG) wird kein CO<sub>2</sub> fossilen Ursprungs emittiert. Transportunternehmen, die diese Kraftstoffe verwenden, sollten daher entlastet werden.