

## Apr. 2015 Maut für Lkw und Pkw

### Hintergrund

■ Die Bundesregierung führt die **Pkw-Maut** auf Autobahnen ein und will gleichzeitig die Kfz-Steuer absenken, um sicherzustellen, dass deutsche Autofahrer nicht zusätzlich belastet werden. Zusätzlich wird die **Lkw-Maut** auf weitere Bundesstraßen ausgedehnt. Zudem wird die Maut künftig auch für Lkw ab 7,5 Tonnen fällig. Bislang galt sie für Lkw ab 12 Tonnen.

### Pkw-Maut

#### ■ Pkw-Maut soll nur ausländische Pkw belasten:

Ab 2016 wird eine Infrastrukturabgabe eingeführt, die von Haltern von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw (und Wohnmobilen) gleichermaßen für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu entrichten ist. Halter von nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Pkw sind zunächst nur auf Bundesautobahnen abgabepflichtig. Die Infrastrukturabgabe wird begleitet durch das Verkehrssteueränderungsgesetz, mit dem für in Deutschland zugelassene Pkw die Kfz-Steuer um den gleichen Betrag gesenkt wird. Ziel der Pkw-Maut ist es damit, ausschließlich ausländische Pkw an den Kosten der Nutzung von Autobahnen zu beteiligen. Die Umsetzung erfolgt über eine elektronische Vignette. Die Fahrtberechtigung ist mit dem amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen verknüpft, das nach Entrichtung der Infrastrukturabgabe im System freigeschaltet wird. Die Gebühren ergeben sich nach den jeweiligen Emissionsklassen des Fahrzeuges. Für ausländische Pkw gibt es neben der Jahresvignette (Kosten je nach Emissionsklasse bis zu 130 €) auch 10-Tages-Vignetten (5-15 €) und 2-Monats-Vignetten (16-30 €). Es werden Mehreinnahmen von ca. 500 Mio. € erwartet.

Der Bundestag stimmte am 27. März 2015 beiden Gesetzentwürfen der Bundesregierung zu. Die Fragen einer europarechtlichen Konformität werden auf der europäischen Ebene geklärt.

### Lkw-Maut

#### ■ Lkw-Maut wird ausgedehnt und soll mehr Einnahmen bringen:

Zum 1. Juli 2015 wird die Lkw-Maut auf weitere rund 1.100 Kilometer autobahnähnliche vierspurige Bundesstraßen ausgeweitet. Eine Übersichtskarte findet sich unter [www.bmvi.de/mautkarte-bundesstrassen](http://www.bmvi.de/mautkarte-bundesstrassen). In einem weiteren Schritt wird die Lkw-Maut ab Mitte 2018 auf alle Bundesstraßen ausgeweitet. Zum 1. Oktober 2015 wird die Tonnagegrenze für die Mautpflicht von Lkw auf ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen herabgesenkt. Es wird mit Mehreinnahmen für die Verbreiterung und Vertiefung der Lkw-Maut von rund 380 Mio. € pro Jahr gerechnet. (Mehr zum Thema unter [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de))

### HDE-Positionen

#### ■ Instrument der Pkw-Maut weckt Begehrlichkeiten

Es ist absehbar, dass die Maut trotz aller gegensätzlicher Beteuerungen Begehrlichkeiten nach zusätzlichen Einnahmen wecken wird. Das darf nicht das Einfallstor für steigende Belastungen für die Verbraucher in Deutschland werden. Positiv zu bewerten ist, dass die Maut nun nicht auf Bundesstraßen fällig wird, damit bleibt der kleine Grenzverkehr erhalten.

#### ■ Paradigmenwechsel von steuerfinanzierter zur nutzerfinanzierter Infrastruktur

Die Bundesregierung koppelt die Infrastrukturfinanzierung vom allgemeinen Bundeshaushalt ab. Dadurch werden die notwendigen Mittel zur Finanzierung des Erhalts und Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in Zukunft direkt dem Nutzer in Rechnung gestellt. Es besteht die Gefahr, dass eine Gebührenanpassung ohne parlamentarisches Verfahren jederzeit möglich ist. Dadurch würde der Verbraucher mit zusätzlichen Mittel belastet, so dass der kosumbezogene Anteil am Nettoeinkommen für den Einzelhandel nochmals sinkt.

#### ■ Ausdehnung der Lkw-Maut schadet mittelständischen Einzelhandel

Die Einbeziehung von Lkw zwischen 7,5 und 12 Tonnen betrifft insbesondere den Verteiler- und Zubringerverkehr wie er im Einzelhandel stattfindet. Insbesondere mittelständische Unternehmen des Einzelhandels sind betroffen. Auch die Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen betrifft in starkem Ausmaß den Einzelhandel. Die Unternehmen sind in der Fläche aktiv und werden durch die zusätzliche Maut mehr als andere Branchen belastet.

### Kontakt

■ Michael Reink, Telefon: +49 30 726250-24 | E-Mail: [reink@hde.de](mailto:reink@hde.de)

■ Ulrich Binnebösel, Telefon: +49 30 726250-62 | E-Mail: [binneboessel@hde.de](mailto:binneboessel@hde.de)