

Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

27. Oktober 2014

- 1) Der Handelsverband Deutschland (HDE) bewertet grundsätzlich die **Absenkung der Lkw-Maut an die Bedingungen des neuen Wegekostengutachtens positiv**, das aufgrund neuer EU-Vorgaben zur Anlastung der Infrastrukturkosten notwendig wurde. Es ergeben sich dadurch Senkungen der Mautsätze in Höhe von insgesamt 460 Millionen Euro für den Zeitraum 2015 bis 2017, die den Betreibern der Lkw zugute kommen sollten.
- 2) Der HDE sieht zudem mit der Einführung einer **neuen Mautkategorie für Lkw der Euro-Klasse VI einen wichtigen Anreiz** für den Einsatz der schadstoffarmen Fahrzeuge.
- 3) Der HDE sieht allerdings keine Notwendigkeit, die Mindereinnahmen durch Umsetzung der europäischen Vorgaben durch eine Ausweitung der Maut auf weitere Bundesstraßen und zusätzlich durch eine Absenkung der mautpflichtigen Lkw ab 7,5 Tonnen zu ersetzen. Mit den erwarteten Mehreinnahmen durch die Ausdehnung auf weitere Straßen und Lkw von 875 Millionen Euro für den Betrachtungszeitraum werden zudem die **Mindereinnahmen überkompensiert**.
- 4) Der Lkw trägt bereits in hohem Maße zur Finanzierung der Straßen bei. Durch Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer, die auf Mineralölsteuer fällig wird, fließen erhebliche Einnahmen in den allgemeinen Bundeshaushalt. Zudem wird seit Jahren die Lkw-Maut auf Bundesautobahnen erhoben. Die Summe dieser Abgaben und Kosten wäre bei weitem ausreichend zur Finanzierung der Lkw-bedingten Nutzungskosten. Insofern ergibt sich grundsätzlich kein Einnahmeproblem, das durch eine Ausdehnung der Maut auf weitere Lkw und Straßen gelöst werden muss. Vielmehr ergibt sich ein **Verteilungsproblem, dass über die Diskussion der zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus dem Haushalt gelöst werden kann**. Grundsätzlich wendet sich der HDE nicht gegen eine Nutzerfinanzierung der Verkehrswege. Einbezogen werden sollten aber die bislang erhobenen Gebühren, Abgaben und Steuern. Eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung wie mit dem vorliegenden Entwurf geplant sollte daher mit einer Entlastung an anderer Stelle einhergehen. Im Übrigen wird dieses Prinzip auch bei den Planungen zur Pkw-Maut befolgt.
- 5) Die geplante Einbeziehung von **Lkw zwischen 7,5 und 12 Tonnen** lehnt der HDE ab. Die **zusätzliche Belastung** dieser Fahrzeuggruppe betrifft insbesondere den Verteiler- und Zubringerverkehr wie er im **Einzelhandel** stattfindet. Insbesondere mittelständische Unternehmen des Einzelhandels wären betroffen.
- 6) 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. Absehbar wäre eine vollständige Einbeziehung aller Bundesstraßen.
- 7) Die Begründung zum Gesetzentwurf setzt mit Ziel einer Verteuerung des Straßenverkehrs auf eine mögliche Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen. Dieses Ziel ist aus Sicht des Handels nicht erreichbar. Gerade im Einzelhandel ist **weder die Schiene noch die Binnenschifffahrt geeignet, Transporte auf Bundesstraßen zu ersetzen, noch in Wettbewerb mit Fahrzeugen unter 12 Tonnen zu treten**, die im vorliegenden Entwurf reguliert werden..
- 8) Die Wirtschaft benötigt stabile Rahmenbedingungen. Die Ausdehnung der Maut auf Lkw ab 7,5 Tonnen würde jedoch ein gegenteiliges Signal geben. Verkehrsunternehmen könnten sich nicht auf **verlässliche und langfristige**

Bedingungen verlassen. Durch die EU aufgezeigte, notwendige Entlastungen werden durch als willkürlich empfundene Maßnahmen an anderer Stelle kompensiert.

- 9) Eine Fahrzeugklasse, die insbesondere durch die Mautgesetzgebung zu erheblicher Bedeutung gekommen ist, wird nun durch weitere Pläne einbezogen. Dies zeugt nicht von verlässlicher Verkehrspolitik und –Finanzierung. Zudem wäre die **Tür für die Einbeziehung weiterer Fahrzeugklassen weit offen**. Es scheint somit nur eine Frage derzeit, bis alle Lkw unter die Maut fallen würden.

Fazit:

Der HDE bewertet die Absenkung der bisherigen Mautklassen aufgrund des neuen Wegekostengutachtens ebenso positiv, wie die Einführung einer neuen Lkw-Mautklasse.

Der HDE lehnt hingegen die Ausdehnung der Lkw-Maut auf leichtere Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 12 Tonnen ab. Ebenso wendet er sich gegen die Ausdehnung der Maut auf weitere Bundesstraßen.

Der HDE fordert hingegen eine zuverlässige Politik zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Ein umfassendes Konzept muss die Integration der Nutzerfinanzierung in Zusammenhang mit den noch zu bestimmenden Beiträgen aus den allgemeinen Haushaltsmitteln vorsehen. Der vorliegende Entwurf sieht hingegen lediglich die kurzfristige Sicherstellung der Einnahmen vor.