

en2x-Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Maut muss Anreize für Antriebswechsel und Einsatz von Erneuerbaren Kraftstoffen gleichermaßen schaffen

Zum Erreichen der ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor müssen verschiedene Instrumente beitragen. Daher begrüßt en2x, dass auch die zukünftige Lkw-Maut einen zusätzlichen Beitrag zur Emissionsminderung mit der Einführung einer CO₂-Komponente leisten soll. Die Maut hat sich in der Vergangenheit als wirksamer Hebel und zentrales Instrument zum Hochlauf von neuen Technologien im Schwerlastverkehr zum Beispiel bei der Einführung von Bio-LNG erwiesen.

Leider bleibt der Referentenentwurf hinter dem Anspruch zurück, eine CO₂-basierte Ausgestaltung der Lkw-Maut wettbewerbs- und technologieoffen auszugestalten. Erneuerbare Kraftstoffe, die zur Emissionsminderung im Verkehrssektor genauso wie der Hochlauf von batterieelektrischen Lkw sowie Brennstoffzellen-Lkw benötigt werden, bleiben leider unberücksichtigt. Das senkt den Anreiz, im Güterverkehr schnell auf alternative Kraftstoffe umzusteigen, erheblich. Somit werden unnötig Potenziale zur CO₂-Vermeidung im Schwerlastverkehr verschenkt.

Im Rahmen der mautrechtlichen Vorschriften müssen Antrieb und Energieträger in Kombination berücksichtigt werden

Der Referentenentwurf der Bundesregierung wird seinem technologieoffenen Anspruch nicht gerecht. Dieser beinhaltet keine Option durch den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen, oberhalb der gesetzlichen Mindestvorgaben (THG-Quotenverpflichtungen), von reduzierten Mautsätzen zu profitieren. Dies führt u.a. dazu, dass beispielsweise ein E-Lkw, der mit Strom aus Kohlekraftwerken betankt wird, zukünftig einen geringeren Mautsatz entrichten muss als ein Diesel neuester Generation, der ausschließlich mit HVO100 (ca. 90 % THG-Einsparung) betankt wird.

Ein technologieoffener Ansatz, wie u. a. vom BDI gefordert, hätte auch das hohe THG-Einsparungspotenzial bilanziell CO₂-neutraler oder CO₂-armer Kraftstoffe wie E-Fuels, HVO100, Bio-LNG und Bio-CNG anerkannt. Ein zukünftiges Mautsystem sollte Mautreduzierung anhand der CO₂-Reduzierung aus Kombination von Antrieb und Energieträger honorieren und nicht einseitig lokal-emissionsfreie Technologieoptionen bevorzugen. Damit würde sowohl der Ausbau von erneuerbaren Energien angereizt als auch das Potential durch Antriebswechsel gehoben. Und zusätzlich werden Emissionsminderungspotenziale im Fahrzeugbestand adressiert.

Einführungszeitpunkt, Fahrzeugverfügbarkeit und Infrastrukturausbau berücksichtigen

Wenn die Maut die - wie vom Gesetzgeber vorgeschlagen - die Anrechnung der Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe nicht berücksichtigt, trifft die zusätzliche CO₂-Maut in 2024 auf einen Markt, in dem es noch nicht ausreichend Möglichkeiten gibt, diese Zusatzkosten durch neue Fahrzeuge zu vermeiden. Daher kann die Maut aufgrund der mangelnden Marktverfügbarkeit von Lkws mit alternativen Antriebstechnologien und der notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur dann noch keine ausreichende Lenkungswirkung entfalten. Ein CO₂-Preis würde somit zunächst nur die Mautkosten ungefähr verdoppeln.

Falls in den mautrechtlichen Vorschriften die Nutzung alternativer Kraftstoffe dennoch nicht anerkannt wird, sollte die Einführung der Mautteilsätze für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ zum 01.01.2024 aus unserer Sicht stufenweise erfolgen und sich zum Start, bis ausreichend Alternativen zur Verfügung stehen, an den europäischen Vorgaben von ca. 100 Euro pro Tonne CO₂ orientieren.

Grundsätzlich befürwortet die Branche den Umstieg auf alternative Antriebstechnologien und tätigt aktuell signifikante Investitionen in alternative Lade- und Tankinfrastruktur. Aufgrund diverser administrativer Hindernisse, wie z. B. langwierige Genehmigungsverfahren, fehlende Flächen oder Netzanschlüssen dauert der Hochlauf der Infrastruktur deutlich länger als nötig. Das ist ein weiterer Grund, dass zusätzliche Optionen wie erneuerbare Kraftstoffe bei der CO₂-Komponente der Maut berücksichtigt werden sollten.

Nachweisverfahren für die Nutzung alternativer Kraftstoffe erforderlich

Aus Sicht der Branche ist es notwendig, dass eine Mautreduzierung auch durch den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen ermöglicht wird. Daher sollte in das Gesetz ein entsprechender Passus eingefügt werden, der eine nachträgliche Einstufung in mautreduzierte Schadstoffklassen durch den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen ermöglicht. Ein solches Nachweisverfahren, wie beispielsweise einen DigitalFuelTwin, in Verbindung mit der Nutzung von Tankkarten könnte in Abstimmung mit den betroffenen Akteuren kurzfristig entwickelt werden. Entsprechende Feldversuche werden derzeit durchgeführt.

Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass innerhalb der knappen Frist der Konsultation keine tiefere Prüfung der Regelungen möglich ist. en2x behält sich deshalb vor, zusätzliche Punkte im weiteren Gesetzgebungsprozess zu adressieren.