

Stellungnahme

**zum fünften Gesetz zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
Methodik des Wegekostengutachtens	3
Mauterhebung und Mauthöhe	4
Haushaltspolitische Auswirkungen	6
Über den BDI	7
Impressum.....	7

Präambel

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) erneuert sein Bekenntnis einer nutzerabhängigen Infrastrukturfinanzierung für alle Verkehrsträger und betont hierbei die Notwendigkeit einer sachgerechten Beteiligung aller Nutzer an den Kosten der Bereitstellung und dem Unterhalt der von ihnen genutzten Verkehrsinfrastruktur. Ungeachtet dessen hat sich der BDI in der Vergangenheit wiederholt dafür ausgesprochen, aus ökologischen Gründen auch die Verkehrsträger zu stärken, die im Falle einer Anlastung der Vollkosten möglicherweise an Attraktivität einbüßen und Marktanteile am Modal Split verlieren dürften.

Methodik des Wegekostengutachtens

Der hohe Umfang der jetzt vorgeschlagenen Erhöhung der Mauteinnahmen ergibt sich wesentlich aus der massiven Erweiterung des rechnerisch zugrunde gelegten Infrastrukturanlagevermögens, die mit der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen ab 1. Juli 2018 einhergeht, und der Veranschlagung deutlich höherer kalkulatorischer Zinsen. Hinzu kommt die erweiterte Internalisierung externer Kosten für Emissionsbelastungen im Bereich Lärm und Luft.

1. Gemäß des Wegekostengutachtens (WKG) 2018-2022 steigt das Infrastrukturanlagevermögen von 122 Milliarden Euro in 2017 auf 245 Milliarden Euro zu aktuellen Preisen der Neuerstellung (einschließlich Grunderwerb in Höhe von 34 Milliarden Euro) in 2018, da nunmehr neben den 13 000 km Bundesautobahnen auch das gesamte Bundesstraßennetz mit rund 38 000 km berücksichtigt wird.
2. Gleichzeitig wurde der kalkulatorische Zins durchgängig auf 3,3 Prozent festgelegt, während der durchschnittliche kalkulatorische Zinssatz im WKG 2013-2017 bei rund 2,5 Prozent lag – und das bei einem zuvor deutlich geringeren Anlagevermögen.
3. Der neue Zinssatz orientiert sich laut WKG am Zinssatz von durchschnittlichen Kuponzahlungen der im Umlauf befindlicher Bundesanleihen mit 10- oder 30-jähriger Laufzeit. Angesichts der rollierenden Aktualisierung des Wegekostengutachtens alle fünf Jahre wäre auch eine Zugrundelegung der zehnjährigen Bundesanleihen zu 2,3 Prozent zumindest denkbar gewesen. Angesichts eines tatsächlichen Refinanzierungszinssatzes von 1,9 Prozent aller Bundeswertpapiere erscheinen die vom Gutachten gewählten 3,3 Prozent kalkulatorischer Zins daher recht hoch. Vor dem Hintergrund einer zu schaffenden Kalkulationsgrundlage der Wegekosten, die auch für privatwirtschaftlich erstellte Infrastrukturmaßnahmen Gültigkeit haben soll, wäre beispielsweise

auch ein Zinssatz von 3,0 Prozent für den hier skizzierten Prognosezeitraum annehmbar gewesen.

4. Aufgrund des hier gewählten Ansatzes betragen alleine die Zinsen mit rund 8 Milliarden Euro mehr als die Hälfte der Wegekosten von 15,4 Milliarden Euro im Prognosejahr 2018. Die tatsächlichen Aufwendungen und Investitionen für die Bundesfernstraßen belaufen sich in den nächsten Jahren auf 10,4 Milliarden Euro.

Mauterhebung und Mauthöhe

Der BDI begrüßt ausdrücklich die Einheitlichkeit der Mautsätze auf Autobahnen und Bundesstraßen, da eine Differenzierung der Mauthöhe einerseits zur Benachteiligung von Unternehmen im ländlichen Raum sowie abseits des Autobahnnetzes und andererseits zu einer relativen Verteuerung des Straßengüterverkehrs im Verhältnis zum Straßengüterfernverkehr geführt hätte. Letzteres hätte möglicherweise die Anstrengungen zur Stärkung des kombinierten Schienengüterverkehrs erheblich erschwert. Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass weniger auf die Anzahl der Achsen und mehr auf das Gewicht der Fahrzeuge differenziert wird. Dadurch wird der zuvor bestehende Fehlanreiz korrigiert, ein und dieselbe Last allein aus Gründen der Mautkosteneffizienz auf einem Fahrzeug mit nur vier Achsen verladen zu müssen.

Allerdings hat sich bei der Neujustierung der Mautsätze eine Asymmetrie eingeschlichen, die insbesondere umweltfreundliche Lkw mit modernster Technik zur Abgasnachbehandlung mit deutlich höheren Mautsteigerungen belegt als beispielsweise ältere und stark schadstoffemittierende Fahrzeuge.

1. Die höchsten Zuwächse (in der Höhe von 60, 58 und 53 Prozent) innerhalb der Schadstoffklassen Euro I bis Euro VI sind ausgerechnet für Fahrzeuge der klima- und umweltfreundlichsten Schadstoffklasse VI vorgesehen.
2. Aus der geringen Spreizung bei der Anlastung der Kosten für saubere Luft bei den Schadstoffklassen Euro IV bis Euro VI ergeben sich auch nur sehr geringe Lenkungswirkungen in diesem Bereich. So fallen beispielsweise für Transportunternehmen, die noch vergleichsweise viele Fahrzeuge der Euro-IV-Klasse betreiben, die Anreize, ihre Flotten zu modernisieren, äußerst bescheiden aus. Dies gilt insbesondere dann, wenn zusätzliche Kosten von rund 1,1 Cent/km für das Betanken mit AdBlue für umweltfreundliche Lkw eingepreist werden müssen.

3. Zwischen Euro IV und Euro V bzw. Euro VI Fahrzeugen gelten um 43 Prozent bzw. 88 Prozent reduzierte NOx-Werte – diese Effekte sind im Teilmautsatz für Luftschadstoffe keinesfalls reflektiert. Überdies fehlen Anreizsysteme bspw. für Lkw mit CNG/LNG-Antrieb, obgleich diese Fahrzeuge rund 60 Prozent weniger NOx und 90 Prozent weniger Feinstaub PM emittieren als beispielsweise Euro-VI-Lkw. Eine ausschließliche Befreiung der elektrisch betriebenen Lkw von der Mautpflicht erscheint vor dem Hintergrund einer ökologischen Lenkungswirkung nicht überzeugend, wenn andere Technologien ganz ausgeklammert werden.
4. Zudem stellt sich in systematischer Hinsicht die Frage, ob für die sauberste Fahrzeugklasse, die Euro-VI-Lkw, überhaupt erstmals Kosten für Luftverschmutzung angelastet werden sollen, da derzeit keine umweltfreundlicheren Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar sind. Der im WKG vorgeschlagene Zuschlag von 1,1 Cent/km für Euro-VI-Lkw sollte aus Plausibilitätsgründen entfallen.

Zuwächse der Mautsätze im Vergleich								
nach Entwurf des 5. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27.04.2018								
Sortierung: (1) Gewicht, (2) Achsenanzahl, (3) Schadstoffnorm								
Gewicht	Teilmaut Gewicht in Cent/km	Achsen	Schadstoffklasse	Teilmaut Luft in Cent/km	Teilmaut Lärm in Cent/km	Mautsatz ab 1.10.15 Cent/km	Mautsatz ab 1.1.19 Cent/km	Zuwachs
Achsklasse 4								
ab <18t	17,4	5	Euro 6	1,1	0,2	13,5	18,7	39%
ab <18t	17,4	5	Euro 5	2,2	0,2	15,6	19,8	27%
ab <18t	17,4	5	Euro 4	3,2	0,2	16,7	20,8	25%
ab <18t	17,4	5	Euro 3	6,4	0,2	19,8	24,0	21%
ab <18t	17,4	5	Euro 2	7,4	0,2	20,8	25,0	20%
ab <18t	17,4	5	Euro 1	8,5	0,2	21,8	26,1	20%
ab <18t	17,4	4	Euro 6	1,1	0,2	11,7	18,7	60%
ab <18t	17,4	4	Euro 5	2,2	0,2	13,8	19,8	43%
ab <18t	17,4	4	Euro 4	3,2	0,2	14,9	20,8	40%
ab <18t	17,4	4	Euro 3	6,4	0,2	18,0	24,0	33%
ab <18t	17,4	4	Euro 2	7,4	0,2	19,0	25,0	32%
ab <18t	17,4	4	Euro 1	8,5	0,2	20,0	26,1	31%
ab <18t	16	3	Euro 6	1,1	0,2	11,3	17,3	53%
ab <18t	16	3	Euro 5	2,2	0,2	13,4	18,4	37%
ab <18t	16	3	Euro 4	3,2	0,2	14,5	19,4	34%
ab <18t	16	3	Euro 3	6,4	0,2	17,6	22,6	28%
ab <18t	16	3	Euro 2	7,4	0,2	18,6	23,6	27%
ab <18t	16	3	Euro 1	8,5	0,2	19,6	24,7	26%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 6	1,1	0,2	8,1	12,8	58%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 5	2,2	0,2	10,2	13,9	36%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 4	3,2	0,2	11,3	14,9	32%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 3	6,4	0,2	14,4	18,1	26%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 2	7,4	0,2	15,4	19,1	24%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 1	8,5	0,2	16,4	20,2	23%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	-	Euro 6	1,1	0,2	8,1	9,3	15%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	-	Euro 5	2,2	0,2	10,2	10,4	2%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	-	Euro 4	3,2	0,2	11,3	11,4	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	-	Euro 3	6,4	0,2	14,4	14,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	-	Euro 2	7,4	0,2	15,4	15,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	-	Euro 1	8,5	0,2	16,4	16,7	2%

Haushaltspolitische Auswirkungen

Der Mitte des vergangenen Jahres vorgelegte Entwurf für den Bundeshaushalt 2018 bezifferte die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf rund 5,7 Milliarden Euro.¹ Zum gleichen Zeitpunkt sah die mittelfristige Finanzplanung vor, im Jahr 2019 Ausgaben in der Höhe von 6,5 Milliarden Euro durch Lkw-Mauteinnahmen zu decken.²

Das im April 2018 vorgelegte WKG sieht für das Jahr 2019 nun jedoch Einnahmen in der Höhe von 7,6 Milliarden Euro vor.³ Damit stiege die Belastung der auf den Straßengüterverkehr angewiesenen Wirtschaft im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018 statt um rund 0,8 Milliarden Euro um 1,9 Milliarden Euro. Die sich aus dem neuen Wegekostengutachten in seiner jetzigen Form ergebenden Mehreinnahmen für den Zeitraum 2019 bis 2022 werden in der Begründung des vorliegenden Gesetzesentwurfs mit insgesamt 4,16 Milliarden Euro angegeben. Für die deutsche Wirtschaft bedeuten diese Mehreinnahmen bisher unvorhergesehene Mehrbelastungen von durchschnittlich 1,06 Milliarden Euro pro Jahr.

in Mrd. Euro	2018	2019	2020	2021	2022
Mittelfristige Finanzplanung, Juni 2017	5,882	6,512	6,511	6,511	
Mehreinnahmen gemäß Gesetzesentwurf		0,890	0,993	1,092	1,185

Der BDI macht sowohl verkehrspolitische Entscheidungsträger als auch gesamtgesellschaftlich darauf aufmerksam, dass mit der geplanten Anhebung die hohen positiven Erwartungen enttäuscht werden können, die oft mit einer Erhöhung der Mautsätze verbunden werden. Die geplante Erhöhung wirkt – bis systemeigene Schwächen der anderen Verkehrsträger beseitigt sind – vor allem wie eine allgemeine Konsumsteuer, die am Ende zu einem erheblichen Teil von der Gesamtheit der Konsumenten getragen wird. Daher ist sie maßvoll und im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit und Planungssicherheit der auf den Straßengüterverkehr angewiesenen Unternehmen und Konsumenten zu gestalten.

¹ Vgl. Bundestags-DS 18/13000, Bundeshaushaltsplan 2018, EP 12, S. 6.

² Vgl. Übersichtsblatt zum EP 12 vom 29. Juni 2017.

³ Zur Erläuterung: Laut WKG werden auf Basis der vorgeschlagenen neuen Mautsätze für das Jahr 2019 Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von 7,6 Mrd. prognostiziert. Die seitens des BMVI presseseitig genannte Zahl von 7,2 Mrd. Euro beziehen sich dagegen gemäß WKG auf den Durchschnitt der prognostizierten Einnahmen für den Zeitraum 2018-2022. Diese Zahl liegt niedriger, da die neuen Mautsätze erst ab 1. Januar 2019 greifen.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Jürgen Hasler
Leiter der Abteilung
T: +493020281436
J.Hasler@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 0930