

Wirtschaftsrat der CDU e.V.

Wolfgang Steiger
Generalsekretär

Stand: 03. Mai 2023

Wirtschaftsrat fordert Nachfrageanreize für klimafreundliche Kraftstoffe in geplanter Mautänderung

Im Entwurf des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften soll die LKW-Maut in Abhängigkeit vom Antrieb und der Antriebsenergie ausdifferenziert werden. Der Wirtschaftsrat spricht sich grundsätzlich gegen eine Mauterhöhung aus. So wie das Gesetz aktuell ausgestaltet ist, dient es lediglich der Generierung von Mehreinnahmen und treibt die Kosten des Straßengüterverkehrs weiter in die Höhe. Dem Klimaschutz indes hilft es nicht.

Da die geplante Erhöhung jedoch nicht mehr zu verhindern ist, sollte sie zumindest als Chance für den Klimaschutz genutzt werden. Die Mautabgabe kann als finanzielles Instrument Anreize zur Nutzung klimafreundlicher Antriebstechnologien und -energien setzen.

Der aktuelle Entwurf lässt jedoch die Potenziale klimafreundlicher Kraftstoffe außen vor und verhindert damit einen technologieoffenen Ansatz, der alle verfügbaren Potenziale zur Defossilisierung des Schwerlastverkehrs einbezieht. Dadurch wird das Ziel des klimaneutralen Schwerlastverkehrs unnötig verzögert.

Mautrechtliche Vorschriften müssen vorhandene Potenziale einbeziehen

In dem veröffentlichten Referentenentwurf der Bundesregierung kommt das Wort „Kraftstoff“ auf fünfzig Seiten nicht vor. Erneuerbare Kraftstoffe, die einen maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, werden in dem Entwurf außer Acht gelassen und ihre Potenziale bleiben ungenutzt. Nach der aktuellen Regelung wäre ein E-LKW, der möglicherweise mit Kohlestrom geladen wird, von reduzierten Mautsätzen betroffen, wogegen ein mit bilanziell klimaneutralen Kraftstoffen betankter LKW den vollen Mautsatz (ebenso wie ein mit fossilen Kraftstoffen betankter LKW) entrichten muss.

In einem technologieoffenen Ansatz müssen alle Potenziale einbezogen werden. Dazu zählen auch paraffinische Kraftstoffe (u.a. HVO) sowie synthetische Kraftstoffe (u.a. E-Fuels). Auf diese Weise können sowohl die CO₂-Emissionen in der Bestandsflotte reduziert werden, als auch der langfristige Ausbau erneuerbarer Energien beschleunigt werden. Zudem trägt die Anerkennung der Potenziale klimafreundlicher Kraftstoffe zur Nachfragesicherung bei und ermöglicht dadurch langfristige Investitionen (bspw. in PtX-Anlagen). Ein alleiniger Fokus auf batterieelektrische Antriebe und Wasserstoff-Verbrennungsmotoren ist deshalb nicht zweckdienlich. Die pauschale Ausgrenzung klimafreundlicher Kraftstoffe wird dem Vorhaben der Defossilisierung des Schwerlastverkehrs nicht gerecht.

Einführung und Status Quo berücksichtigen

Wir regen an, die Einführung der Mautsätze ab 01.12.2024 in einem Stufenmodell umzusetzen. Die mangelnde Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Infrastruktur erschweren es Unternehmen, ihre Flotten

bis zur Einführung der Maut umzustellen. Eine CO₂-bezogene Maut in Höhe von 200€ pro Tonne stellt erhebliche Mehrkosten für Transportunternehmen dar. Ein derart signifikanter Preisanstieg verliert seine Lenkungswirkung und hat im schlimmsten Fall einen Rückgang des Straßengüterverkehrs zur Folge.

Wir setzen uns deshalb für eine Anerkennung und Verfügbarkeit bilanziell klimaneutraler Kraftstoffe in den neuen Mautvorschriften ein, um über eine schrittweise Erhöhung der Beimischungsquoten den CO₂-Ausstoß der Bestandsflotte zu senken. Die Anerkennung bilanziell klimaneutraler Kraftstoffe in Form von reduzierten Mautsätzen schafft zudem einen Anreiz für Marktteilnehmer, von fossilen auf erneuerbare Kraftstoffe zu wechseln. Wird die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe hingegen in den Mautsätzen genauso wie die Nutzung fossiler Kraftstoffe berechnet, entfällt aus Nutzersicht der Mehrwehrt eines Umstiegs auf klimafreundliche Kraftstoffe. Aus diesem Grund müssen alle zur Verfügung stehenden Defossilisierungsoptionen auf dem Weg zur Klimaneutralität einbezogen werden.

Darüber hinaus ist zu bedenken, dass im Verkehrssektor gegenwärtig immense Investitionen in den Aus- und Umbau einer nachhaltigen Lade- und Tankstelleninfrastruktur investiert werden. Neben den bereits existierenden Belastungen stellt ein Mautsatz in Höhe von 200€ pro Tonne CO₂ eine immense Ausgabe dar. Es muss sichergestellt sein, dass die Transportunternehmen bei diesen Mautsätzen nicht überbelastet werden.

Technologieoffenheit wahren und Klimafreundlichkeit nachweisen

Wir empfehlen, das vorhandene THG-Einsparungspotenzial von erneuerbaren und bilanziell klimaneutralen Kraftstoffen zu prüfen und in dem Gesetz anzuerkennen. Vor allem die Marktverfügbarkeit von HVO kann kurzfristig einen Beitrag zur Defossilisierung der Bestandsflotte leisten. In Verbindung mit der Aufnahme der DIN EN 15940 in die 10. BImSchV als Ergebnis des Entschließungsantrages im Deutschen Bundestag vom 03.03.2023 ergibt sich für die Bundesregierung die Möglichkeit, ein doppeltes Signal zur Anerkennung klimafreundlicher Kraftstoffe als Defossilisierungs-Option im Verkehrssektor zu senden. Dies kann wesentlich zur Nachfragesicherung und zur Schaffung eines regulatorischen Rahmens für den Hochlauf der PtX-Produktion beitragen.

Wir bedauern, dass im Vorfeld der Veröffentlichung des Referentenentwurfs kaum hinreichender Austausch mit der Branche über mögliche Systeme zum Nachweis erneuerbarer Energien stattgefunden hat. Als Beispiel für ein Nachweissystem kann hier der DigitalFuelTwin genannt werden.

Die Anerkennung des CO₂-Reduktionspotenzials klimafreundlicher Kraftstoffe ist für den Klimaschutz unabdingbar und sollte durch einen zusätzlichen Absatz im Gesetz nachträglich ermöglicht werden. Vor dem Hintergrund der unzureichenden Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Infrastruktur gewinnt dieser Schritt an zusätzlicher Bedeutung.

Kernforderungen des Wirtschaftsrates

1. Klimafreundliche Kraftstoffe sollen in den Mautsätzen mit niedrigeren Abgaben berücksichtigt werden. Dies schafft Anreize zur Abkehr von fossilen Kraftstoffen.
2. Es muss ein Nachweisverfahren zur Nutzung von grüner Energie bei sämtlichen Antriebsenergien eingeführt werden.
3. Es müssen Investitions- und Nachfrageanreize für klimafreundliche Kraftstoffe (z.B. über niedrigere Mautsätze oder Besteuerung) geschaffen werden. HVO ist bereits marktreif

verfügbar, synthetische Kraftstoffe werden bei gesicherter Nachfrage und Investitionsanreizen perspektivisch ebenfalls marktreif verfügbar sein.

4. Die Einführung der neuen Mautsätze sollte schrittweise über ein Stufenmodell erfolgen.
5. Alle Antriebstechnologien sollen auf dem Weg zur Defossilisierung des Verkehrssektors einbezogen werden.