

Neue Mautsätze: VDA vermisst Anreiz für saubere Lkw

Die Maut für Lastwagen auf Bundesautobahnen und den mit Maut belegten Bundesstraßen wird vom 1. Januar 2015 an sinken. Das Bundeskabinett hat heute den vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung der Lkw-Mautsätze beschlossen. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) bemängelt, dass im Gegenzug das Transportgewerbe stärker belastet werde, weil die Maut auf Nutzfahrzeuge bereits ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet werden wird.

Für Bundesautobahnen und vierspurige mit Maut belegte Bundesstraßen wird das Gesetz einen durchschnittlichen Abgabesatz einführen. Die EU-Kommission hatte gegen dieses Vorgehen keine Einwände erhoben. Die besonders schadstoffarmen Euro-VI-Lkw bekommen eine eigene günstigste Mautkategorie. Insgesamt ergeben sich durch das Wegekostengutachten geringere Mautsätze als bisher. Wesentliche Ursache ist das deutlich gesunkene Zinsniveau. Das Wegekostengutachten enthält auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung, die seit einer Änderung des EU-Rechts im Jahr 2011 als Kosten mit berechnet werden können. Die Kosten der Luftverschmutzung werden in Zukunft den Lkw angelastet.

Die Belastungen durch die Ausweitung der Maut auf die Lkw ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht werden vor allem deutsche Transportunternehmen, Handwerker und den Mittelstand treffen, erklärte Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) zum Kabinettsbeschluss. Schon heute entfielen 85 Prozent der Fahrleistungen auf den bemauteuten vierstreifigen Bundesstraßen auf deutsche Lkw. „Das sollte die Politik im Blick behalten und den Bogen bei der Lkw-Maut nicht überspannen“, sagte Wissmann.

Der VDA-Präsident begrüßte die Begünstigung der umweltfreundlichsten Technologie durch Sondertarife für Euro-VI-Fahrzeuge. „Das ist ein sehr spätes, aber wichtiges Signal, dass sich Investitionen in umweltfreundliche Motortechnologie für Transportunternehmen lohnen.“ Kritisch hingegen sieht Wissmann die geplante

Einbeziehung der so genannten externen Kosten für die Luftverschmutzung. „Es gibt keinen Grund, warum der Lkw jetzt als einziger Verkehrsträger des Güterverkehrs einen Zuschlag in dieser Form bezahlen soll.“ Die bisherige Systematik habe – so Wissmann – durch die Staffelung der Schadstoffklassen bereits dem Umweltgedanken Rechnung getragen und Anreize für eine rasche Flottenerneuerung gesetzt. Jetzt noch einmal Umweltkosten auf die Maut „oben drauf“ zu legen, sei kontraproduktiv. „Denn durch die neue Berechnung sinkt der Anreiz, in neue, emissionsärmere Fahrzeuge zu investieren, weil die Spreizung der einzelnen Mautsätze geringer ausfällt als mit dem bisherigen Ansatz der emissionsbasierten Mautdifferenzierung.“ (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel

VDA

Verband der
Automobilindustrie
