

Fakten und Argumente zur Feinstaubbekämpfung und Mautspreizung

1. Nach einer Studie (April 2005) des Regionalbüros der **Weltgesundheitsorganisation** (WHO) für Europa verkürzt sich durch die Feinstaubbelastung der Luft die durchschnittliche **Lebenserwartung** in der Europäischen Union um 8,6 und in Deutschland sogar um 10,2 Monate. Die volkswirtschaftlichen Kosten durch die Krankheiten belaufen sich nach Schätzungen in der Europäischen Union auf EUR 29 Milliarden jährlich, in Deutschland auf EUR sechs Milliarden. Könnte durch eine Reduzierung des Feinstaubes die Sterblichkeitsrate vermindert werden, würden sich die Ersparnisse in der EU auf bis zu EUR 161 Milliarden belaufen, in der Bundesrepublik auf bis zu EUR 34 Milliarden.
2. Eine Studie der Medizinischen Universität Wien zeigt dramatische **Zusammenhänge zwischen Herz- und Atemwegserkrankungen und Feinstaub** auf. Demnach sterben laut WHO allein in Deutschland jährlich rund 70.000 Menschen vorzeitig aufgrund (zu) hoher Feinstaubbelastungen. Das sind rund 15 Mal so viele wie Verkehrstote.
3. Ein Forscherteam am Institut für Epidemiologie des Helmholtz-Zentrums in München hat in einer am 01.07.2008 veröffentlichten Studie mit mehr als 3.000 Münchener Kindern mittels Längsschnittbeobachtung von Geburt an über sechs Jahre hinweg nachgewiesen, dass **Feinstaub die Allergiefähigkeit bei Kindern** verstärkt. Je mehr Feinstaub die Kinder ausgesetzt sind, desto häufiger erkrankten sie an asthmatischer Bronchitis und haben Blutwerte, die ein Allergierisiko anzeigen. Kinder, die in der Nähe viel befahrener Straßen wohnen, haben im Vergleich zu Altersgenossen in weniger feinstaubbelasteten Gegenden der bayerischen Landeshauptstadt ein bis zu 50 % höheres Risiko für Erkrankungen wie asthmatische Bronchitis, Heuschnupfen, Ekzeme und allergische Sensibilisierung. Die Studie weist diesen Zusammenhang erstmals in dieser Deutlichkeit nach.
4. Der Umweltminister des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, Eckhard Uhlenberg (CDU), fordert laut Medienberichten vom 25.08.2008 härtere Schritte gegen die Feinstaub- und Stickoxidbelastung in Städten. Anlass ist die Anfrage der NRW-Grünen aufgrund der alarmierenden Ergebnisse der Studie des Münchener Helmholtz-Zentrums. Zugleich bestätigt Eckhard Uhlenberg, dass auch laut einer vom **Bundesland Nordrhein-Westfalen in Auftrag gegebenen Studie** bei Personen, die im 50-Meter-Radius einer Hauptverkehrsstraße wohnen, ein **deutlich höheres Sterblichkeitsrisiko** festgestellt wurde. Besonders Bewohner „in Wohnungen an stark befahrenen Straßen mit geschlossener, schluchtenartiger Bebauung“ müssten verstärkt ins Blickfeld der Luftreinhaltung genommen werden, erklärte Uhlenberg. Deshalb seien in 29 Städten Luftreinhalte- und Aktionspläne aufgestellt worden.
5. Laut aktuellen Medienberichten entdeckten US-Forscher der Universität von Louisiana in Baton Rouge im **Feinstaub** Substanzen, die möglicherweise **ähnliche Gesundheitsschäden hervorrufen wie Rauchen**. Diese Persistenten Freien Radikale (PFR) könnten erklären, warum typische Raucherleiden wie etwa Lungenkrebs auch bei Nichtrauchern auftreten. Dass Freie Radikale Körperzellen schädigen, ist schon lange bekannt. Während aber die meisten dieser Stoffe schnell zerfallen, sind PFRs äußerst beständig, vor allem wenn sie Metalle wie Kupfer oder Eisen enthalten. Die Stoffe bilden sich beim Abkühlen von Gasen etwa in Auspuffrohren oder Schornsteinen. Nach dem Einatmen gelangen sie in die Lunge und anderes Körpergewebe, wo sie Zellen schädigen und das Erbgut verändern können. Wer viele solche Stoffe einatmet, etwa Anwohner stark befahrener Straßen, nimmt demnach täglich bis zu 300 Mal mehr Freie Radikale auf als beim Rauchen einer Zigarette.
6. Der **Europäische Gerichtshof** hat am 25.07.2008 die in einem von der DUH initiierten und unterstützten Musterklage die Rechte der EU-Bürger auf reine Luft erheblich ausgeweitet. Der Einzelne kann nun künftig Behörden gerichtlich dazu verpflichten, einen Aktionsplan zur Verringerung der Umweltbelastungen durch Feinstaub zu erstellen. Die hiernach bereits kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen müssen nach Urteil der Richter auch tatsächlich geeignet sein, die Belastungen der betroffenen Bürger auf ein Minimum zu reduzieren, z.B. durch die Einrichtung von wirkungsvollen Umweltzonen.

- Die Städte sehen sich mit den Folgen des Urteils von Bund und Ländern allein gelassen. Denn ein Aussitzen der angespannten Situation in vielen feinstaubbelasteten Regionen ist, wie die baden-württembergische Umweltministerin Tanja Gönner vor kurzem zutreffend anmerkte, rechtlich nicht mehr zulässig. Der **Präsident des Deutschen Städtetages** und Münchener Oberbürgermeister Christian Ude fordert zur Reduzierung der Feinstaubbelastungen sogar eine Pflicht zur Nachrüstung von Pkw und Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern.

Eine derartige Nachrüstplicht könnte der deutsche Gesetzgeber allerdings nur für in Deutschland zugelassene und eben nicht für ausländische Fahrzeuge vorschreiben.

Der Deutsche Städtetag fordert folgerichtig am 18.08.2008 die Bundesländer auf, der neuen Mauthöheverordnung im Bundesrat zuzustimmen.

- Wesentlicher Teil der Anpassung der Mautsätze ist die sog. **Ökologisierung der Lkw-Maut**, d.h. emissionsabhängige Mautsätze („Mautspreizung“). Demnach beträgt zukünftig der Unterschied zwischen der Euro-II- und der Euro-III-Norm EURCent 6,3, der zwischen Euro III und Euro IV EURCent 4,2 pro km. Durch die Nachrüstung mit einem geeigneten Partikelminderungssystem können die jeweils günstigeren Mautstufen erreicht werden. Dies stellt einen nachhaltigen Anreiz zur Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Partikelminderungssystemen und damit zur Feinstaubreduktion dar.
- Durch das Vorgehen gegen die vom Bundeskabinett beschlossene Mautanpassung wird zugleich die Mautspreizung torpediert - und damit das derzeit einzige **Instrument zur Förderung der Nachrüstung** mit moderner Abgastechnik zur Reduzierung der Feinstaubemissionen und zur Entlastung der feinstaubbelasteten Regionen.
- Die **Mautspreizung** ist zudem das einzige Instrument, das sowohl bei inländischen als auch ausländischen Fahrzeugen einen Anreiz zur Nachrüstung und damit Reduktion von Emissionen bietet. Jedes andere Instrument scheitert an der Landesgrenze und würde, wie beispielsweise eine Nachrüstplicht für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge, zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung zwischen inländischen und ausländischen Fahrzeugen führen, bis hin zu „Ausfluggangs-Tendenzen“.

Zudem würde es zu einer Ungleichbehandlung bzgl. der einzuhaltenden Emissionsgrenzwerte zwischen inländischen und ausländischen Fahrzeugen führen, die beide gleichermaßen auf deutschen Straßen unterwegs sind. Nicht nachgerüstete Euro-III-Fahrzeuge würden über den Gebrauchtfahrzeugmarkt ins Ausland verkauft und kämen auf diesem Wege zurück auf deutsche Straßen – ohne Emissionsreduzierung.

- Aus den genannten Gründen ist klar, dass eine vom Bundesland Bayern vorgeschlagene „**freiwillige Selbstverpflichtung**“ der deutschen Spediteure absolut ins Leere laufen muss, da es **keinerlei Anreiz-Kompatibilität** gibt. Im Gegenteil: Durch eine freiwillige Nachrüstung hätte ein Frachtführer aufgrund der notwendigen Investitionen im Vergleich zum inländischen Mitbewerber wie zum ausländischen Spediteur einen direkten Wettbewerbsnachteil, weil den getätigten Investitionen eben nicht ein entsprechender Vorteil (geringerer Mautsatz) gegenüberstünde.
- Mit 53 Prozent haben schwere **Nutzfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro III** den größten **Anteil** der mittlerweile mehr als 910.000 beim Mautsystem-Betreiber Toll Collect registrierten Fahrzeuge. Mehr als ein Drittel kommt dabei aus dem Ausland, vor allem aus den Anrainernstaaten wie Polen, den Niederlanden und Tschechien. Deutschland ist also eines der größten Transit-Länder Europas und eines der Länder mit den höchsten Feinstaubbelastungen.
- Insgesamt wurden 2007 von den rund 27,4 Milliarden abgerechneten Mautkilometern 16,8 Milliarden Kilometer oder rd. 61 % von schweren Euro-III-Nutzfahrzeugen absolviert. Legt man die jeweiligen Grenzwerte für die Euro-Normen zugrunde, sind die Euro-III-Fahrzeuge jedoch verantwortlich für rund 66,4 % der gesamten **Partikel-Emissionen**. Nimmt man die Euro-II-Fahrzeuge hinzu, sind es sogar fast 90 %. Eine Nachrüstung der mautpflichtigen Euro-II- und Euro-III-Nutzfahrzeuge mit Partikelfiltern würde die Dieselruß-Emissionen um rund 72 % pro

Jahr verringern. Eine Nachrüstung nur der Euro-III-Fahrzeuge führte bereits zu mehr als einer Halbierung der Feinstaub-Emissionen.

Etwa die Hälfte der Ruß-Emissionen im Straßenverkehr stammt von Nutzfahrzeugen.

14. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelfilter erhalten Euro-III-Nutzfahrzeuge künftig die **günstigere Mauteinstufung** für Euro IV, sparen damit EURCent 4,2 je km Maut. Die Anschaffungskosten für ein derartiges Partikelminderungssystem betragen ca. EUR 5.000 und amortisieren sich selbst unter Vernachlässigung von Steuereffekten daher bei den üblichen Laufleistungen in etwa einem Jahr.
15. Bei einem Durchschnittsverbrauch eines beladenen, mindestens vierachsigen, mautpflichtigen schweren Euro-III-Nutzfahrzeugs von rund 40 l Diesel je 100 km betragen die direkten **Betriebskosten** je gefahrenem km
- EURCent 60,0 für Diesel (18.06.2008: rd. EUR 1,50 je l),
 - EURCent 22,4 Maut ohne Rußpartikelfilter bzw. EUR Cent 18,2 Maut mit nachgerüstetem Rußpartikelfilter.

Der Anteil der Maut-Gebühren beträgt damit zwischen 27,2 % und 23,4 % (mit Rußfilter).

Vor der Anpassung der Mautsätze galt unter sonst gleichen Rahmenbedingungen:

- EURCent 60,0 für Diesel (18.06.2008: rd. EUR 1,50 je l),
- EURCent 13,0 Maut ohne Rußpartikelfilter, der gleiche Mautsatz auch mit nachgerüstetem Rußpartikelfilter.

Der Anteil der Maut-Gebühren beträgt damit 17,8 %.

Gegenüber dem Kabinettsbeschluss im Juni ist der Durchschnittspreis für Diesel auf etwa EUR 1,32 je Liter Kraftstoff, also bereits um rund 12 % gesunken.

16. **Kraftstoffpreis- und Mautänderungen** werden in der Regel durch Preisgleitklauseln **an die Logistik-Kunden weitergegeben**. Alle gängigen Logistik-Softwaresysteme verfügen standardmäßig über entsprechende, zum großen Teil proaktive Mautberechnungsmodule.
17. Ein mindestens vierachsiger Euro-III-Lkw ohne Rußfilter mit beispielsweise einer Nutzlast von 30 Tonnen zahlt nach neuer Mauthöheverordnung für die 775 km Entfernung zwischen Hamburg und München insgesamt EUR 173,60 Maut. Je kg transportierter Ladung (z.B. für einen Liter Milch) wären das EURCent 0,58 für die gesamte Strecke, bzw. je km EURCent 0,00075.

Zum **Vergleich**: Nach bisherigem Maut-Schema wären EUR 100,75 fällig - oder je kg bzw. Liter Milch EURCent 0,34. Die Differenz beträgt damit für die gesamte Strecke Hamburg-München EURCent 0,24, also noch nicht einmal ein Viertel eines EURCent.

Mit einem nachgerüsteten Partikelfilter (775 km zu EURCent 18,2, also EUR 141,05) reduzierte sich dieser Wert für die Strecke Hamburg-München auf EURCent 0,47. Die Differenz zum bisherigen Mautsatz beträgt damit lediglich EURCent 0,13 je kg, also etwa ein Achtel eines EURCent für 775 km Wegstrecke Transportleistung. Oder je km EURCent 0,00017.

18. Im **internationalen Vergleich**: Beispielsweise in der **Schweiz** müssen Lkw bereits ab 3,5 t die sog. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) entrichten, die sich nach der Anzahl zurückgelegter Kilometer, dem zulässigen Gesamtgewicht und den Emissionen des Fahrzeugs bemisst. Diese beträgt seit dem 01.01.2008 2,66 Rappen pro Tonnen-Kilometer (etwa EURCent 1,65 je tkm). Ein 40-t-Lkw der Euro-III-Norm hätte demnach EURCent 66,0 je gefahrenem Kilometer zu bezahlen, also fast das Dreifache des deutschen Mautsatzes bzw. das 3,6-fache eines mit Partikelfilter nachgerüsteten Euro-III-Fahrzeugs.

In **Österreich** wären nach der neuen seit 01.05.2008 gültigen Gebührentabelle für dieses Fahrzeug EURCent 33,18 je km zu entrichten, zzgl. 20% USt. Auf bestimmten Streckenabschnitten wird zudem eine Sonder-Maut erhoben.

19. Bislang beträgt die Mautspreizung zwischen Euro IV (bzw. mit einem Partikelfilter nachgerüsteter Euro III) und Euro V EURCent 2,0, nach neuer Mauthöheverordnung EURCent 2,8. Wenn also laut Argumentation des Güterkraftverkehrsgewerbes die **absolute Mauthöhe grundsätzlich eine geringere Rolle** spielt, weil sich die Kunden in den Verhandlungen mit den Transporteuren vorrangig auf die günstigste Kostenkategorie, also den Mautsatz für Euro V, fokussieren - und diesen also grundsätzlich akzeptieren -, dann ändert sich diese Differenz zum **Referenzwert** durch die neue Mauthöheverordnung im Vergleich zur aktuellen Gebührenstruktur nur um EURCent 0,8 je Kilometer.

Gebührenstruktur für Standardzug (4 Achsen und mehr) alle Angaben in EURCent je km	Euro III ohne Partikelfilter	Euro III mit Partikelfilter	Euro IV	Euro V	Differenz Euro IV zu Euro V
Bislang	13,0	13,0	13,0	11,0	2,0
Zukünftig	22,4	18,2	18,2	15,4	2,8
Differenz	9,4	5,2	5,2	4,4	0,8

20. Das Güterkraftverkehrsgewerbe gibt an, dass durch die neue Mauthöheverordnung etwa EUR 2.000 je Fahrzeug und Monat an Maut zusätzlich aufzubringen seien. Unterstellt man den vom Gewerbe argumentativ herangezogenen Euro-III-Standardzug (mind. 4-Achser), so beträgt der alte Mautsatz EURCent 13,0 je km, zukünftig ohne Partikelfilter EURCent 22,4, mit nachgerüstetem Partikelfilter EURCent 18,2. Demnach unterstellt das Gewerbe in seiner **Berechnung der Mehrbelastung** (Differenz EURCent 9,4 je km) je Fahrzeug eine jährliche mautpflichtige Fahrleistung von rund 255.000 km, die selbst bei Ansatz der gesetzlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit und unter weitgehender Vernachlässigung von Stand-/ Lenk-, Rüst- und Ladezeiten, also quasi bei „fliegendem Wechsel“, mindestens einen voll ausgelasteten Zwei-Schicht-Betrieb ausschließlich auf mautpflichtigen Straßen voraussetzte.

Unter diesen Rahmenbedingungen wäre eine Nachrüstung wirtschaftlich geradezu geboten, weil sich unter Berücksichtigung von Steuereffekten die Netto-Investitionen für einen Partikelfilter bereits in weniger als vier Monaten vollständig amortisierten. Mit der Nachrüstung beträgt der Unterschied zum niedrigsten Mautsatz (Euro V, für Standardzug EURCent 15,4) als Referenzwert nur noch EURCent 2,8, statt nach bislang geltender Mauthöheverordnung EURCent 2,0, also realiter die besagte Differenz von EURCent 0,8 pro km. Im Vergleich zum aktuellen Zustand betrügen damit selbst bei der angenommenen, sehr hohen Fahrleistung von rund 255.000 km im Jahr die jährlichen Mehrbelastungen lediglich rund EUR 2.000. Bei einer angenommenen Fahrleistung von 100.000 mautpflichtigen Kilometern wären es hingegen nur rund EUR 800 pro Jahr. Aber nur für den Fall, dass der Transporteur gar nicht in der Lage sein sollte, die Mauterhöhung über den angeblichen Referenzwert (für Euro V) hinaus an den Kunden weiterzubelasten.

21. Denn die unterschiedlichen Mautsätze sind von inländischen wie ausländischen Transportunternehmen zu entrichten. Eine von der Branche reklamierte angebliche **Diskriminierung oder Wettbewerbsverzerrung** zu Lasten von inländischen Frachtführern **findet** deshalb gerade **nicht statt**. Im Gegenteil.

Denn besonders die Unternehmen in den östlichen Anrainerstaaten verfügen aus Kostengründen und über den (auch deutschen) Gebrauchtfahrzeugmarkt in größerem Umfang über

ältere, nicht emissionsreduzierte Fahrzeuge, die durch den Betrieb in Deutschland bzw. den Transit-Verkehr durch Deutschland die Feinstaubbelastungen deutlich erhöhen. Das ist nur deshalb möglich, weil es zu regulatorischen Unterschieden zwischen den Ländern in der EU gibt. Zum anderen werden die hierdurch verursachten Kosten, die infolge der erheblichen Gesundheits- und Umweltbelastungen entstehen, sowie für die Nutzung der Infrastruktur bislang den verursachenden Verkehrsträgern nicht oder nur sehr begrenzt belastet. Noch wird verstärkt ein Anreiz gegeben, hieran überhaupt etwas zu ändern, obwohl es für den weit überwiegenden Teil der Fahrzeuge technisch und wirtschaftlich effiziente Lösungen gibt.

Da sich eine Nachrüstung für das Transportgewerbe über die Mautspreizung bereits in kurzer Frist amortisiert, verfügen moderne abgasarme bzw. nachgerüstete Fahrzeuge im Vergleich zu (ggf. bewusst) nicht nachgerüsteten Fahrzeugen, z.B. aus östlichen Anrainerstaaten, über einen deutlichen komparativen Kostenvorteil. So oder so wird ein wichtiger Anreiz zugunsten einer Reduzierung der Emissionen geschaffen. Jede andere nationale Maßnahme führt hingegen zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen.

22. Es wird argumentiert, dass die Fahrzeuge der Euro-III-Norm bis vor zwei Jahren - manche äußern sogar, bis zum Jahr 2007 - noch „**neuester Stand der Technik**“ gewesen seien und deshalb die vorgesehene Mautspreizung unbillig wäre. Dies ist nicht korrekt:
- Fahrzeuge der Euro-III-Norm sind seit dem Jahr 2000 auf dem Markt, erreichten ihren Zulassungshöhepunkt im Jahr 2004 und durften letztmalig bis zum 30.09.2006 neu zugelassen werden. Fahrzeuge, die nach diesem Datum in Verkehr gebracht wurden, bedurften ausdrücklich einer Ausnahmegenehmigung. Diese „Restverkäufe“ wurden von den Herstellern deshalb sehr stark rabattiert. Im Jahr 2007 wurden folglich nur rund 1.700 Euro-III-Fahrzeuge über 7,5 t mit Ausnahmegenehmigung neu zugelassen, davon etwa 900 Fahrzeuge über 12 t für den mautpflichtigen Fernverkehr. Dem stehen im selben Jahr rund 73.500 Neuzulassungen über 7,5 t und Sattelzugmaschinen der Euro-IV- und Euro-V-Norm gegenüber.
 - Lkw der Euro-IV-Norm gibt es seit dem Jahr 2004, Lkw der Euro-V-Norm seit dem Jahr 2005. Diese Fahrzeuge mit aufwendigerer Abgastechnik wurden seitdem parallel zu entsprechenden Euro-III-Fahrzeugen angeboten. Das Transportgewerbe hatte spätestens seit 2006 die freie Wahl, weil die meisten Modelle in verschiedenen Emissionsklassen angeboten wurden.

Schließlich zieht dieses Argument auch deshalb nicht weil auch bei neuen Diesel-Pkw bis ins Jahr 2008 Fahrzeuge ohne Partikelfilter (z.B. Smart CDI) ausgeliefert und zugelassen werden und wegen Nichteinhaltung der höchsten Partikelminderungsstufe mit einer Strafsteuer belegt werden.

23. Bereits im Jahr 2006 gab es die aktuelle Mautspreizung von EuroCent 2,0 zwischen der Euro-III- bzw. Euro-IV-Norm einerseits und der Euro-V-Norm andererseits. Auch die seinerzeit erst für 2009 vorgesehene weitere Spreizung zwischen Euro III und Euro IV war damals bereits beschlossen. Die Unterscheidung reflektierte die unterschiedlichen Anschaffungspreise für Fahrzeuge desselben Typs, aber mit unterschiedlich aufwendiger Abgastechnik.

Betreiber von Euro-III-Lkw, die nunmehr zu kurze Amortisationszeiten beklagen, hatten also seit 2005/ 2006 die Möglichkeit, Fahrzeuge auf dem damaligen **Stand der Technik** Euro IV bzw. Euro V zu erwerben. Wer sich dagegen, also für ein Euro-III-Fahrzeug entschied, konnte in Kenntnis der teilweise vorhandenen bzw. erst geplanten Maut-Unterschiede allerdings **Anschaffungskosten** von EUR 4.000 bis EUR 10.000 je Fahrzeug **sparen**:

Fahrzeughersteller	Modell	Abgasnorm	Neupreis (netto)	Preis-Differenz zu Euro III
MAN	TGA	Euro III	85.000 EUR	
		Euro IV	90.000 EUR	5.000 EUR
Mercedes	Actros	Euro III	85.000 EUR	
		Euro IV	90.000 EUR	5.000 EUR
		Euro V	92.500 EUR	7.500 EUR
DAF	XF95	Euro III	80.000 EUR	
		Euro IV	90.000 EUR	10.000 EUR
Scania	Serie R	Euro III	90.000 EUR	
		Euro IV	95.000 EUR	5.000 EUR
		Euro V	97.500 EUR	7.500 EUR
IVECO	Stralis	Euro III	65.000 EUR	
		Euro IV	69.000 EUR	4.000 EUR
		Euro V	71.500 EUR	5.500 EUR

24. Der **Grenzwert für Partikel-Emissionen von Euro-III-Lkw ist fünf Mal so hoch** wie der für Euro-IV- oder Euro-V-Nutzfahrzeuge. Jeder ungefilterte Euro-III-Lkw emittiert damit so viele Partikel wie fünf mit einem Partikelfilter nachgerüstete Euro-III-Lkw bzw. Lkw der Schadstoffklassen Euro IV bzw. Euro V, deren Partikelgrenzwerte identisch sind.

Gleichwohl zahlen Halter von Euro-III-Fahrzeugen ohne Partikelfilter derzeit den gleichen Mautsatz wie für Euro-III-Fahrzeuge mit Partikelfilter oder Euro-IV-Fahrzeuge bzw. lediglich EURCent 2,0 weniger als für Fahrzeuge der Abgasnorm Euro V. Transportunternehmen, die sich also seit 2005/ 2006 bewusst gegen ein Euro-IV- bzw. Euro-V- und für ein deutlich preisgünstigeres Euro-III-Fahrzeug entschieden haben, haben sich aufgrund des gleichen bzw. nur geringfügig höheren Mautsatzes über mehrere Jahre einen eigentlich **nicht gerechtfertigten Kostenvorteil** gegenüber Unternehmen verschafft, die bereits frühzeitig deutlich emissionsärmere Lkw der Normen Euro IV und Euro V im Einsatz hatten. Dieser Vorteil wird erst durch die neue Mautstruktur und nur für einen Teil der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer zumindest stückweise neutralisiert, weil die Kosten einer Nachrüstung zum Erreichen der Gleichbehandlung mit Euro IV geringer sind als der ursprüngliche Unterschied in den Anschaffungskosten des Neufahrzeugs.

25. Es wird argumentiert, dass Fahrzeuge der Euro-III-Norm größtenteils noch nicht steuerlich abgeschrieben seien. Die **steuerliche Abschreibungsfrist** betrage 5 Jahre, es sei jährlich linear mit einem Satz von 20 % abzuschreiben. Ungeachtet der Frage, worin der wirtschaftliche Zusammenhang zwischen Mauthöhe und Abschreibung zu sehen ist, ist die Argumentation nicht korrekt:

- Euro-III-Lkw sind seit dem Jahr 2000 auf dem Markt und durften bis zum 30.09.2006 neu zugelassen werden. Ungeachtet der Möglichkeit von Abschreibungen für außergewöhnliche technische oder wirtschaftliche Abnutzung oder der sog. Leistungsabschreibung befinden sich im Jahr 2009 überhaupt nur noch Fahrzeuge aus den in Bezug auf Neuzulassungszahlen bereits rückläufigen Jahren 2005 und 2006 bzw. dem Rudiment 2007 innerhalb eines regulären Fünf-Jahres-Abschreibungszeitraums. Das wären zusammen genommen nicht einmal 1/3 aller zum 01.01.2007 insgesamt im Bestand befindlichen Euro-III-Lkw:

Neuzulassungen Lkw > 7,5 t und Sattelzugmaschinen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Euro III	9.918	41.615	45.024	46.200	51.000	41.400	41.529	1.707
Euro IV und Euro V	0	0	0	0	207	8.195	27.164	73.456

- Die Anwendung der linearen Abschreibungsmethode ist erst seit dem 01.01.2008 verbindlich vorgeschrieben, also ab einem Zeitpunkt, zu dem schon kein Euro-III-Fahrzeug mehr zugelassen werden durfte. Bis zum 31.12.2007 konnte alternativ für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens – zu denen zählen Lkw – die degressive Abschreibungsmethode gem. § 7 Abs. 2 EStG angewandt – und im Übrigen auch über den 01.01.2008 hinaus fortgeführt – werden, wovon schon aufgrund der ab 2008 herabgesetzten Körperschaftsteuersätze reger Gebrauch gemacht wurde. Denn für nach dem 31.12.2005 und vor dem 01.01.2008 angeschaffte Wirtschaftsgüter wurde der degressive Abschreibungssatz auf 30 % p.a. angehoben. Demnach ist einer der neuesten, beispielsweise im Januar 2006 angeschafften Euro-III-Lkw zum 01.01.2009 bereits zu 2/3 steuerlich abgeschrieben, selbst ein „Sonderfall“ aus dem Januar 2007 zu mehr als der Hälfte.

26. Da ein **Nachrüstfilter** in ein Bestandsfahrzeug eingebaut und damit untrennbar wesentlicher Bestandteil des Fahrzeugs wird, darin also „aufgeht“, richtet sich die **steuerliche Abschreibung** des Partikelfilters nach der Restnutzungsdauer des Fahrzeugs. Da selbst die neueren Euro-III-Fahrzeuge zum 01.01.2009 bereits zu etwa 2/3 abgeschrieben sind, sind die Anschaffungskosten für einen Nachrüstfilter innerhalb eines bzw. von zwei Jahren Restnutzungsdauer steuerlich wirksam abzugsfähig. Damit reduzieren sich die Anschaffungskosten von etwa EUR 5.000 je System um rund 30 % ersparte Ertragsteuern auf Netto-Investitionen von EUR 3.500 je System. Die Amortisationsdauer der Nachrüstung von etwa einem Jahr reduziert sich analog ebenfalls um rund 30 %.

27. Die Maut wurde in Deutschland ab 01.01.2005 erhoben. Der seinerzeit aus einem Wegekosten-Gutachten (März 2002) berechnete durchschnittliche Mautsatz sollte ursprünglich EURCent 15,0 betragen, wurde aber zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes bis zur endgültigen **Maut-Harmonisierung** auf durchschnittlich EURCent 12,4 abgesenkt.

Mit der Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf europäisches Mindestniveau (Entlastungs-Umfang jährlich EUR 150 Millionen) und dem Innovationsprogramm zum Erwerb schadstoffarmer Lkw (Förder-Volumen rd. EUR 100 Mio.) konnte der Mautsatz zum 01.09.2007 auf durchschnittlich EURCent 13,5 angehoben werden.

Anfang Juni 2008 einigten sich dann Vertreter des Güterkraftverkehrsgewerbes und des Bundesverkehrsministeriums auf De-Minimis-Beihilfen und ein Förderprogramm für Aus- und Weiterbildung im Umfang von EUR 350 Millionen, die das zugesagte Harmonisierungs-Volumen von EUR 600 Millionen für die deutschen Speditionen komplettieren. Durch die nunmehr vollständig in Kraft gesetzte Entlastung um EUR 600 Millionen für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe konnte der durchschnittliche Mautsatz, wie vereinbart, auf durchschnittlich EURCent 15,0 angehoben werden.

Der vom Bundeskabinett beschlossene höhere Satz von 16,3 Cent ergab sich durch höhere Wegekosten, die Ende 2007 in einem neuen Wegekosten-Gutachten aktuell berechnet wurden. Nach europäischem Recht muss sich die Höhe der Maut an den tatsächlichen Wegekosten, also den Kosten für Bau, Unterhaltung und Verbesserung der betreffenden Straßeninfrastruktur, orientieren und verursachergerecht angelastet werden. Unbestritten ist auch, dass schwere Lastkraftwagen hier in besonderem Maße Kosten verursachen.

28. Die **Maut-Harmonisierung** beinhaltet also direkte Entlastungen bzw. Zuwendungen an das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe in Höhe von EUR 600 Mio. Die damit eigentlich auszugleichenden höheren Mautsätze sind hingegen auch von ausländischen Transporteuren zu entrichten und werden – weil weit überwiegend an die Kunden weiterbelastet – im Grunde zu durchlaufenden Posten.
29. Das **Autobahnmautgesetz** legt fest, dass die Mauteinnahmen nach Abzug der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle in vollem Umfang für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden.
30. **Andere Länder** wie die Niederlande fördern bereits seit Jahren emissionsreduzierte Nutzfahrzeuge und die Nachrüstung mit Partikelfiltern. Erfahrungen aus den Niederlanden, in denen Umweltzonen vor allem in Bezug auf den Güterkraftverkehr eingeführt wurden, zeigen, dass die Fuhrparks mit staatlichen Anreizen in erheblichem Umfang modernisiert und insbesondere Bestandsfahrzeuge Euro III mit moderner Abgastechnik nachgerüstet werden. Dies steigert sogar die Wettbewerbsfähigkeit.
31. **Produzenten für wirksame Rußpartikelfilter zur Nachrüstung** von Pkw und Nutzfahrzeugen gibt es derzeit fast ausschließlich in Deutschland. Der Nachrüstfilter ist eine deutsche Entwicklung. Die Unternehmen beschäftigen rund 2.000 Arbeitnehmer, ferner weitere rund 2.000 Arbeitnehmer bei in- und ausländischen Zulieferern.
32. Von den derzeit etwa 177.000 im BAB-Betrieb in Deutschland zugelassenen mautpflichtigen Euro-III-Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t bzw. Sattelzugmaschinen werden geschätzte rund 140.000 Fahrzeuge dauerhaft im Fernverkehr eingesetzt. Nur sieben Fahrzeughersteller teilen sich mit jeweils wenigen Ausführungen diesen Markt. Marktführer sind die beiden deutschen Hersteller Mercedes und MAN mit einem Marktanteil von zusammen etwa 67 %. Bereits in kurzer Frist können allein durch die deutschen Filterhersteller für rund 90 % der Fahrzeuge nachrüstbare Partikelminderungssysteme angeboten werden.

Stand: 27. August 2008

Für Rückfragen:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer, Hackescher Markt 4, 10178 Berlin; Mobil.: 0171 3649170, Fax.: 030 2400867-19, E-Mail: resch@duh.de

Dr. Gerd Rosenkranz, Leiter Politik, Hackescher Markt 4, 10178 Berlin; Tel.: 0302400867-0, Mobil: 0171 5660577, Fax: 030 2400867-19, E-Mail: rosenkranz@duh.de