

Einbeziehung von Anhängern in die CO₂- bezogene Lkw-Maut

Einbeziehung von Anhängern in die CO₂-bezogene Lkw-Maut

Bereits 2023 hatte die EU-Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/62 vorgelegt, um auch Anhänger in die CO₂-Maut einzubeziehen, indem sie den Mautsatz für den Gesamtzug mit beeinflussen. Dieser Vorschlag wurde im Oktober 2025 um weitere Themen (unabhängig von Anhängern) ergänzt und erweitert.

Der Kommissionsvorschlag definiert drei CO₂-Klassen für Anhänger, die einerseits durch den CO₂-Wert des Anhängers und andererseits durch das Vorhandensein einer elektrischen Antriebsachse im Anhänger definiert werden. Ziel der Kommission ist es dabei, Anreize für Investitionen in CO₂-optimierte Anhänger zu schaffen, indem ein CO₂-optimierter Anhänger die Einstufung der Fahrzeugkombination insgesamt in eine günstigere Mautklasse ermöglicht.

Der VDA unterstützt das Ziel, verstärkt CO₂-optimierte Anhänger in den Markt zu bringen und hält die CO₂-basierte Maut auch beim Anhänger für ein geeignetes Unterstützungsinstrument. Das Transportgewerbe sollte von Investitionen in klimafreundliche Anhänger zusätzlich und in ähnlicher Weise profitieren wie von Investitionen in klimafreundliche Zugmaschinen. Wenn die Anhänger einer CO₂-Flottenregulierung unterworfen sind, sollten sie im Sinne eines konsistenten Regulierungsrahmens analog zu ebenfalls von der Flottenregulierung erfassten Zugfahrzeugen auch in der CO₂-Maut berücksichtigt werden. Zudem zeigen Erfahrungen aus der Vergangenheit, dass allein die Kostenersparnis bei den Kraftstoffen keinen ausreichenden Anreiz bietet, in besonders CO₂-effiziente Anhänger zu investieren.

Mautklassen zeitnah definieren

Die genaue Definition der einzelnen Anhängerklassen lässt der Kommissionsvorschlag noch offen. Hier sollte dringend zeitnah Klarheit geschaffen werden. Eine Definition erst nach Ende der Monitoringphase erscheint zu spät. Vielmehr wäre es sinnvoll, die Anforderungen an die Anhänger in den einzelnen Klassen bereits jetzt als prozentuale Minderungsraten festzulegen. Die Schwellenwerte für alle Anhängerklassen 1, 2 und 3 sollten dabei auf Basis der VECTO-Werte definiert werden. Auch Anhängerklasse 3 sollte allein auf VECTO-Basis definiert werden, da durch die kommende Änderungsverordnung auch elektrische Achsen in VECTO bewertbar gemacht werden. In jedem Fall müssen die CO₂-Klassen für Anhänger in einer realistischen Weise definiert werden, so dass die Vorgaben am Markt auch erfüllbar sind. Basis sollten daher die Referenzwerte aus der Monitoringperiode sein.

Umsetzung mit bestehenden Systemen

Technisch sollte für die Einbeziehung von Anhängern in die CO₂-Maut nach Möglichkeit auf bereits vorhandene Systeme zurückgegriffen werden. So bietet es sich an, die in neuen Trailern zunehmend verfügbaren Telematiksysteme zu nutzen und von dort eine Schnittstelle zur Maut-OBU im Zugfahrzeug zu schaffen. Zur Nutzung der Schnittstelle nach ISO 11992-2 zwischen Anhänger und Zugfahrzeug müsste dafür eine normative Änderung erfolgen oder auf eine alternative cloudbasierte API zurückgegriffen werden. Auf eine eigene OBU im Trailer könnte so verzichtet werden. Dadurch ließe sich unnötiger Mehraufwand vermeiden.

Anreizwirkungen optimieren

Angesichts der nur geringen Mautabstände zwischen den CO₂-Emissionsklassen 1, 2 und 3 in Mitgliedstaaten wie Deutschland oder Österreich sind die mit dem Kommissionsvorschlag

darstellbaren Potenziale der Mauteinsparung allerdings begrenzt und nicht ausreichend, um für den Anhänger die hohen Mehrkosten infolge der CO₂-optimierten Bauweise tatsächlich auszugleichen. Ein wirklicher Investitionsanreiz besteht nur, wenn die CO₂-Emissionsklasse 4 erreicht werden kann. Um die Anreizwirkung zu optimieren, könnte auf nationaler Ebene bei den Mautsätzen ggf. nachgesteuert werden. Zudem sollte die Maut in einen umfassenderen Rahmen eingebettet werden, der weitere Anreize für Investitionen in CO₂-optimierte Trailer setzt.

Weitere Optionen prüfen

In einem späteren Schritt ist zu prüfen, wie ggf. auch Konzepte und Technologien, die nicht von "VECTO for Trailer" abgedeckt sind, in der Systematik ebenfalls Berücksichtigung finden können. Dies gilt auch für die positiven CO₂-Effekte längerer Fahrzeugkombinationen (Lang-Lkw, Eco-Combi), die mit VECTO nicht bilanzierbar sind.

Vorschlag zeitnah umsetzen

Angesichts der benötigten Vorlaufzeit für die technische Umsetzung in den Mautsystemen sollte der vorliegende Kommissionsvorschlag möglichst rasch beschlossen werden, damit eine Einbeziehung von Anhängern in die CO₂-Maut frühzeitig und spätestens ab 2030 am Markt Wirkung entfalten kann.

Europaweite Anreize setzen

Straßengüterverkehr in Europa findet zu einem erheblichen Teil auch grenzüberschreitend statt. Grundsätzlich verpflichtet die Richtlinie 1999/62 alle Mitgliedstaaten, eine CO₂-Komponente in die Lkw-Maut zu integrieren. Viele Mitgliedstaaten sind dieser Verpflichtung bisher aber nicht nachgekommen, für andere (insb. für Staaten mit privaten Autobahnbetreibern im Rahmen von Konzessionsmodellen) gelten lange Übergangsfristen. Gerade auch mit Blick auf die Erfüllung der CO₂-Flottengrenzwerte für Zugmaschine und Anhänger sollten die Investitionsanreize über eine CO₂-bezogene Maut jedoch europaweit gelten. Daher sollte die EU-Richtlinie konsequent durchgesetzt werden.

2. Dezember 2025

Ansprechpartner

Andreas Rade
Geschäftsführer Politik und Gesellschaft

Götz Schneider (goetz.schneider@vda.de)
Abteilungsleiter Verkehr und Transport | Klima, Umwelt und Nachhaltigkeit

Dr. Michael Niedenthal (michael.niedenthal@vda.de)
Fachgebiet Verkehrspolitik



Verband der
Automobilindustrie

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 740.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243 / EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90