

## Stellungnahme

---

# zum Entwurf des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

anlässlich der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf vom 11. April 2022

Berlin, 28. April 2022

# Stellungnahme zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

## Allgemeine Anmerkungen

Im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) sind die 53 Handwerkskammern und rund 40 Fachverbände des Handwerks organisiert. Der ZDH vertritt damit die Interessen von mehr als einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit über 5,62 Millionen Beschäftigten und rund 363.000 Auszubildenden.

Das Handwerk ist zur Erbringung seiner wirtschaftlichen Aufgaben auf umfangreiche und flexibel einsetzbare Fuhrparks angewiesen. Verkehrsrechtliche Regulierungen und Fragen der finanziellen Belastung der Mobilität sowie der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sind für das Handwerk deshalb von großer Bedeutung.

In diesem Zusammenhang sind die Unternehmen des Handwerks auch von der Bundesfernstraßenmaut – insbesondere seit der Ausweitung auf das gesamte Bundesstraßennetz und der Ausdehnung auf den Gewichtsbereich zwischen 7,5 und 12 Tonnen – betroffen.

### Zu den Regelungen des Entwurfs

Der ZDH verzichtet auf eine detaillierte Kommentierung der Ergebnisse des Wegekostengutachtens und der geplanten Übernahme von Regelungen aus der novellierten europäischen Richtlinie (EU 2022/362) in deutsches Recht.

Angesichts der zurzeit krisenbedingt massiv steigenden finanziellen Belastungen für alle Unternehmen bitten wir jedoch, eine Verschiebung der geplanten Erhöhung der Mautsätze (durch die nun mögliche stärkere Internalisierung von

Umweltwirkungen) zu prüfen bzw. die bestehenden Spielräume für geringere Anlastungen zu nutzen.

Die geplanten Erhöhungen der Mautsätze können in der aktuellen Situation zu bedenklichen Kostensteigerungen führen:

Teils ist das Handwerk davon direkt betroffen: Insbesondere bei überregional agierenden Gewerken mit Fahrzeugen über 7,5 Tonnen (z.B. im Metallbau, anderen Bereichen des Bauwesens und der Industrielieferung sowie bei großen Wäschereien).

Daneben wirken Mauterhöhungen auch durch weitgereichte Kosten im Bereich der Lieferung von Baumaterial, Grundstoffen, landwirtschaftlichen Gütern (z.B. für Bäcker, Fleischer) und sonstigen für das Handwerk wichtigen Komponenten auf einen Großteil der Gewerke.

In der aktuellen Situation sollten jedoch alle zusätzlichen Kostensteigerungen für die Betriebe und deren Kunden vermieden werden. Insbesondere würden weitere Verteuerungen im Wohnungsbau und bei der energetischen Sanierung drohen, die die Zielerreichung in diesen wichtigen gesamtgesellschaftlichen Bereichen gefährden könnte.

### Exkurs: zukünftige Ausdehnung der Geltung der Fernstraßenmaut auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen

Es ist erklärte Absicht der Bundesregierung, auf Basis der novellierten EU-Richtlinie eine

Ausweitung der Bemannung auch auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse vorzunehmen. Dies wird auch im vorliegenden Begleitschreiben zum aktuellen Entwurf angekündigt. Der Koalitionsvertrag spricht explizit von der Ausdehnung auf „gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen“. Diese Formulierung verweist implizit auf die Möglichkeiten der HandwerkerAusnahme in der neuen europäischen Richtlinie, um den Betroffenenkreis auf das eigentliche Transportgewerbe zu reduzieren.

Mit breiter Unterstützung aus Deutschland wurde in der Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 ein neuer Artikel 7 Abs. 9 b in der Richtlinie (EG) 1999/62 eingefügt, der die Möglichkeit schafft „Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 3,5 t und weniger als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden“, von der Bemannung auszunehmen.

Im Erwägungsgrund Nr. 15 wird diese Ausnahme ausführlich begründet: „Einige Mitgliedstaaten haben große mautpflichtige Straßennetze, die weit aus mehr Autobahnen und Straßen als die des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen. Auf alle Lastkraftwagen Maut- oder Benutzungsgebühren zu erheben, würde daher insbesondere für kleine und mittlere Handwerksbetriebe (wovon viele in erster Linie Bauleistungen und in der Regel keine Verkehrsdienstleistungen erbringen), zu wesentlich umfangreicheren Belastungen führen. Diese wiederum würde — zum Beispiel im Bau-sektor — zu höheren Preisen führen. Preissteigerungen könnten bedeuten, dass insbesondere künftige Investitionen, wie die energetische Sanierung von Häusern und Wohnungen sowie die Modernisierung der Gebäudetechnik, verschoben oder sogar gestrichen werden. Außerdem legen

*Handwerksbetriebe mit Fahrzeugen mitunter größere Entfernungen zurück, um ihre Dienstleistungen zu erbringen, und diese Fahrten können nicht ohne Weiteres mit anderen Verkehrsträgern durchgeführt werden. Unternehmen aus ländlichen Gebieten, die aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte und schwächeren Nachfrage in diesen Regionen darauf angewiesen sind, ihre Dienste und Bauleistungen in Ballungsgebieten erbringen zu können, befinden sich zudem gegenüber Unternehmen, die in Großstädten oder am Stadtrand tätig sind, in einer ungünstigeren Wettbewerbssituation. Daher sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, bestimmte Befreiungen von der Gebührenerhebung vorzusehen, etwa für Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern benutzt werden.“*

Wir bitten nachdrücklich darum, eine 1zu1-Übernahme der Regelung in deutsches Recht im Rahmen der nächsten Stufe der Novelle vorzusehen und verweisen dabei in Ergänzung zum Erwägungsgrund der EU auch auf die wiederholt von uns übermittelten ausführlichen Begründungen für eine Ausnahme für Branchen außerhalb des Transportgewerbes.

In diesem Zusammenhang regen wir an, im Zuge einer Übernahme der Ausnahmeoption eine Anpassung der auf EU-Ebene unglücklich erfolgten Übersetzung vorzunehmen, die so nicht in das deutsche Verkehrsrecht passt: Mit der Formulierung der „Beförderung [die] nicht gewerblich erfolgt“ sind nach Intention des Verordnungsgebers keinesfalls alle gewerblichen Transporte gemeint (da dann die Ausnahme ins Leere laufen würde), sondern nur diejenigen, die im „gewerblichen Güterkraftverkehr“ erfolgen. Dies macht auch die englische Formulierung („not effected for hire or reward“) deutlich. Im Bereich der Sozialvorschriften für den Straßenverkehr (Tachographenrecht)

gibt es seit kurzem eine ähnliche (unglückliche) Formulierung im EU-Recht. Die „Übersetzungsungenauigkeit“ wurde mittels Interpretationen des Ministeriums klargestellt. (Zitat: „[Es war] die Abgrenzung zu Beförderungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs beabsichtigt“ - siehe S. 15 in den „Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ [https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Rechtsvorschriften/Merkblaetter/Leitfaden\\_Rechtsvorschriften\\_BLRB.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=7](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Rechtsvorschriften/Merkblaetter/Leitfaden_Rechtsvorschriften_BLRB.pdf?__blob=publicationFile&v=7)).

Zudem sollte in Übereinstimmung mit dem Tachographenrecht eine praxistaugliche Definition der (etwas unglücklichen) Formulierung des Ausnahmetatbestandes der „Auslieferung von handwerklichen hergestellten Gütern“ vorgenommen werden. Hierzu werden wir für beide Rechtsgebiete noch passfähige konkrete Vorschläge zur Weiterentwicklung der bereits im Bereich des Tachographenrechts vorgenommenen – aber noch nicht völlig praxisgerechten – Interpretationen übermitteln.

./.