



Maut für Transporter zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen?

Wir brauchen eine HandwerkerAusnahme!

ZDB-Position zur geplanten Mautausdehnung

Die geplante Neuregelung

Die EU-Kommission und das Europaparlament haben Vorschläge beschlossen, die vorsehen, pauschal alle Transporter zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht in die streckenabhängige LKW-Maut einzubeziehen (Eurovignette / Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG). In Deutschland gibt es derzeit für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen eine Ausnahmemöglichkeit zur Maut, diese würde dann gestrichen.

Massive Auswirkungen für das Baugewerbe

In Deutschland wären die baugewerblichen Unternehmen durch den erheblichen Umfang des hiesigen Mautnetzes extrem benachteiligt. Während in anderen (auch sehr großen) EU-Staaten die Mautnetze nur wenige Tausend Kilometer umfassen, wurde das deutsche Mautnetz 2018 neben den Autobahnen auf das gesamte Bundesstraßensystem und damit auf 52.000 km ausgedehnt.

Jede Erweiterung der Lkw-Maut hätte damit in Deutschland erheblich weitreichendere Auswirkungen auf das regional tätige Baugewerbe zur Folge als in den anderen EU-Staaten und würde die baugewerblichen Betriebe finanziell unverhältnismäßig belasten.

Auch sind gerade im ländlichen Raum längere Anfahrtswege unumgänglich. Wäre keine Ausnahme von der Mautpflicht möglich, würden die Kosten und Bürokratielasten für die Betriebe erheblich steigen und das Bauen verteuern.

Aktueller Stand

Im Dezember 2020 haben die EU-Verkehrsminister nach zweijährigen Verhandlungen unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft einen Kompromiss gefunden. Nach dieser Ratseinigung würde es den EU-Mitgliedsländern überlassen bleiben, ob sie Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen von Unternehmen außerhalb des Transportgewerbes von Maut- oder Nutzungsgebühren ausnehmen.

Für baugewerbliche Betriebe wären hierdurch Ausnahmeregelungen möglich. Dies stellt einen wichtigen Zwischenschritt im laufenden Gesetzgebungsverfahren dar.

Für baugewerbliche Unternehmen wäre folgende Ausnahme relevant

Durch die Ausnahmeregelung in Art. 7 Abs. 5 (ii) würde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, ermäßigte Maut- oder Nutzungsgebühren oder Ausnahmen von der Verpflichtung zur

Zahlung von Maut- oder Nutzungsgebühren für bestimmte Transporte im Bereich zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen festzulegen.

Ein Ausnahmetatbestand würde vorliegen, wenn die Fahrzeuge zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt.

Für Bauunternehmen mit ihren Transportern könnte Deutschland somit eine weitgehende Ausnahmeregelung ermöglichen. Diese Ausnahme könnte bei Kontrollen ohne größeren Aufwand nachgewiesen werden, analog zu den Kontrollen bei den Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer (Tachographenpflicht).

Ausnahme ist auch sachgerecht

Eine pauschale Ausdehnung der Maut auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen würde vor allem zulasten von regional tätigen mittelständischen Bauunternehmen gehen. Gerade im ländlichen Raum sind längere Anfahrtswege unumgänglich.

Wäre keine Ausnahme von der Mautpflicht möglich, würden die Kosten und Bürokratielasten für die Betriebe erheblich steigen und das Bauen verteuern. Es wäre in der jetzigen Situation fatal, wenn Leistungen des Baugewerbes für den Wohnungsbau, die dringend notwendige verstärkte energetische Sanierung sowie die Ertüchtigung der Infrastruktur unnötig verteuert würden.

Die baugewerblichen Unternehmen stehen zu ihrer Verantwortung für den Klimaschutz und modernisieren ihre Fahrzeugflotten kontinuierlich. Anders als in anderen Branchen kann die streckenbezogene Maut im Baugewerbe keine Lenkungswirkung entfalten, da baugewerbliche Betriebe weder Transporte auf andere Verkehrsträger verlagern, noch unnötige Wege vermeiden können.

Was ist zu tun?

Eine Maut für Transporter zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht muss verhindert werden. Die im Rat erzielte praxistaugliche Ausnahmeoption in Art. 7 Absatz 5 (ii), die den Transport eigener Materialien durch Handwerksbetriebe von der Maut ausnehmen und diesen somit zusätzliche Bürokratie ersparen würde, gilt es zu sichern.

Deshalb fordert das deutsche Baugewerbe

Die vom EU-Verkehrsministerrat beschlossene Optionsmöglichkeit für eine HandwerkerAusnahme muss in den nun folgenden Trilogverhandlungen zwischen EU-Parlament, Kommission und Rat umgesetzt werden.

