



**ZDH**  
ZENTRALVERBAND DES  
DEUTSCHEN HANDWERKS

ZDH • Postfach 110472 • 10834 Berlin

Handwerkskammern  
Zentralfachverbände  
Regionale Handwerkskammertage  
Regionale Vereinigungen der Landesverbände  
Landeshandwerksvertretungen

Mitglieder der Planungsgruppe  
"Regional- und Stadtentwicklung, Verkehr und Bau"

Haus des Deutschen Handwerks  
Mohrenstraße 20/21  
10117 Berlin  
www.zdh.de

Abteilung: Wirtschaft, Energie und  
Umwelt  
Ansprechpartner: Dr. Benke  
Tel.: +49 30 206 19-264  
Fax: +49 30 206 19-59-264  
E-Mail: benke@zdh.de

Berlin, 12.6.2018  
**Per E-Mail**  
15-3-10 a

## Mobilitätspaket – Tachographenpflicht und Maut auf EU-Ebene

### Zusammenfassung

Abstimmungen zum Mobilitätspaket im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes zur Ausdehnung der Tachographenpflicht für Fahrzeuge des Bereichs 2,4 bis 3,5 Tonnen sowie Positionierungen des Verkehrsausschusses zur Mautausdehnung

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie Informationen zum aktuellen Stand der Debatte über das EU-Mobilitätspaket (Mobility Package / Road Package).

### Bereich Tachographenrecht:

Der Transportausschuss des EU-Parlamentes hat sich am 4. Juni 2018 für die **Ausdehnung** der Pflicht zur Nutzung von digitalen Tachographen auf den **Gewichtsbereich zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen** ausgesprochen. Dabei soll in Reaktion auf die [Kritik](#) des Handwerks an den Ursprungsplänen die Geltung **auf internationale Transportvorgänge eingegrenzt** werden. Entsprechend dieser Regelung wäre die Neubelastung zwar beschränkt, würde aber Handwerksbetriebe im grenzüberschreitenden Verkehr betreffen (soweit andere Ausnahmen, wie die Handwerkerregelung nicht greifen).

### **AKTUELLER HINWEIS:**

Nachdem seit Ende letzter Woche nunmehr die vollständigen Abstimmungsergebnisse vorliegen, ist erkennbar, dass ein vom EMPL (Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten) vorgeschlagener und entgegen der Kompromissempfehlung des Verkehrsausschusses überraschend angenommener Vorschlag zur Ergänzung von Art. 3 ha in der VO 561/2006 eine Möglichkeit zur Minimierung der Belastung des Handwerks bieten kann:

Vereinsregisternummer:  
VR 19916 Nz, Amtsgericht  
Berlin Charlottenburg  
Steuernummer:  
27/622/50987

Bankverbindungen:  
Landesbank Berlin Girozentrale  
13 327 810 (BLZ 100 500 00)  
IBAN DE24 1005 0000 0013 3278 10  
BIC/SWIFT BELADEBEXX

Berliner Volksbank  
830 183 2002 (BLZ 100 900 00)  
IBAN DE94 1009 0000 8301 8320 02  
BIC/SWIFT BEVODEBB

**DAS HANDWERK**  
DIE WIRTSCHAFTSMACHT. VON NEBENAN.

Artikel 3 ha) *[Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit folgenden Fahrzeugen] „leichte Nutzfahrzeuge, die für die Güterbeförderung eingesetzt werden, wenn die Beförderung nicht als gewerbliche Beförderung, sondern durch das Unternehmen oder den Fahrer im Werkverkehr erfolgt und das Fahren nicht die Haupttätigkeit der Person darstellt, die das Fahrzeug führt;“*

Da diese Formulierung noch nicht ausführlich auf EU-Ebene – insbesondere nicht im Verkehrsausschuss - diskutiert wurde, lässt sich bislang nicht mit Bestimmtheit sagen, ob dieser Ansatz wirklich zielgerichtet alle handwerklichen Verkehre unterhalb von 3,5 Tonnen von Belastungen freistellen könnte. Im Ansatz greift die Formulierung aber die Anregungen des Handwerks auf, eine grundsätzliche Freistellung von Transportvorgängen außerhalb des eigentlichen Verkehrsgewerbes vorzunehmen. (In diesem Zusammenhang zumindest für den Bereich unter 3,5 Tonnen, der mit „leichten Nutzfahrzeugen“ gemeint ist.)

Dieser Änderungsvorschlag EMPL18 sollte nach Wunsch des EMPL eigentlich nur die von diesem Ausschuss vorgeschlagene massive Ausweitung der Tachographenpflicht – EMPL16 - auf alle Gewichtsklassen (!) abmildern, die jedoch nicht angenommen wurde, so dass unklar ist, wie mit dem Votum für EMPL18 im Plenum umgegangen wird.

### **Ausnahme für das Baugewerbe:**

Hinzuweisen ist außerdem auf die Annahme einer weiteren vom Handwerk unterstützen spezifischen Ausnahme für das Baugewerbe (optionale Ausnahme für die Mitgliedstaaten in Artikel 13):

*Text Artikel 13: pa) vehicles or combinations of vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 44 tonnes employed by a construction undertaking up to a 100 km radius from the base of the undertaking, and on condition that driving the vehicles does not constitute the driver's main activity;*

Diese Ausnahme würde für den aktuellen Gewichtsbereich über 3,5 Tonnen sowie einen ggf. erweiterten Geltungsbereich zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen gelten, soweit der jeweilige Mitgliedstaat diese Option aufgreift. Gegenüber der gegenwärtigen Handwerksausnahme würde sich durch diese zusätzliche Möglichkeit eine spürbare Verbesserung für das Baugewerbe durch den Wegfall der Deckelung der Ausnahme bei 7,5 Tonnen ergeben. Zudem wäre keine zwingende Verbindung des Fahrers zu den mitgeführten Materialien mehr erforderlich. Das Fahren dürfte lediglich nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen. Der ZDH hat darum gebeten, klarzustellen, dass diese Ausnahme sowohl das Bauhauptgewerbe als auch die Ausbaugewerke umfasst.

Sobald weitere Erkenntnisse zur rechtlichen Einschätzung, konsolidierte deutsche Fassungen und Hinweise zum weiteren Verfahren vorliegen, werden wir die Handwerksorganisation informieren.

**Abstimmungsergebnisse:**

- <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&mode=XML&reference=A8-2018-0205&language=EN>

**Bereich Maut (Eurovignetten- oder Wegekostenrichtlinie):**

Der Verkehrsausschuss hat sich in seinem Beschluss vom 24. Mai 2018 zur „Eurovignette“ (Rahmenregelungen zur Maut) im Vergleich zu den ohnehin problematischen [Vorschlägen der EU-Kommission](#) für weitere deutliche Verschärfungen ausgesprochen.

Die Abstimmungsergebnisse liegen seit Anfang dieser Woche in vollständiger englischer Fassung vor:

- <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&mode=XML&reference=A8-2018-0202&language=EN>

Der vom Handwerk nachdrücklich kritisierte Vorschlag der Kommission, die **heutige Option zur Ausnahme für Fahrzeuge zwischen 3,5 bis 12 Tonnen (aktuell in Deutschland für 3,5 bis 7,5 Tonnen genutzt) zu streichen**, wurde auch im Verkehrsausschuss nicht verändert. Somit würden dem Handwerk bei einem endgültigen Beschluss aller EU-Institutionen ab 2020 deutliche Belastungen für mittelschwere Nutzfahrzeuge drohen.

Der Verkehrsausschuss verschärft die Rechtslage insofern, als dass bereits ab **2023** für mittelschwere Nutzfahrzeuge ein streckenabhängiges Mautsystem zwingend wäre. (Da in Deutschland ohnehin schon ein streckenbezogenes Lkw-Mautsystem existiert, droht allerdings ohnehin schon ab 2020 eine Einbeziehung von mittelschweren Lkw in dieses System.)

Für **Pkw und leichte Nutzfahrzeuge** wird der Vorschlag der Kommission ebenfalls deutlich verschärft, da schon ab 2026 eine Pflicht zur Nutzung streckenbezogener Systeme vorgesehen wird. Der Ausschuss spricht sich gegen Plakettensysteme aus.

Zudem werden Möglichkeiten eröffnet, leichte Nutzfahrzeuge stärker zu bemaunten als Pkw, die Optionen zur Einbeziehung weiterer **externer Kosten** werden für alle Gewichtsbereiche ausgeweitet sowie eine Option zur Einführung von „**Staugebühren**“ (Kostenvarianten je nach Belastung der Verkehrswege) soll eingeführt werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat gegenüber dem Handwerk unterstrichen, dass es eine verpflichtende Ausweitung von streckenbezogenen Systemen bei den laufenden Abstimmungen auf EU-Ebene ablehnt. Eine offizielle Position des Rates liegt bislang aber nicht vor.

Der ZDH wir erneut an die Bundesregierung herantreten und auf die drohenden Lasten für die Wirtschaft insbesondere in Deutschland hinweisen, da durch die ab 1.7.2018 erfolgende Ausweitung des Mautnetzes auf das gesamte Bundesstraßennetz im Gegensatz zu anderen Mitgliedstaaten de facto fast alle mittelständischen Betriebe mit mittel-schweren und später mit leichten Nutzfahrzeugen betroffen wären.

Die bisherigen Analysen sind vor weitere Prüfung der konsolidierten Texte als vorläufig anzusehen. Sobald weitere Erkenntnisse vorliegen, werden wir die Handwerksorganisa-tion informieren und vertiefende Analysen sowie neue Argumentationsmaterialien zur Verfügung stellen.

- [Seite des ZDH zum Mobilitätspaket](#) (Informationen werden noch ergänzt).

Mit freundlichen Grüßen

gez. Karl-Sebastian Schulte  
Geschäftsführer

gez. Dr. Alexander Barthel  
Abteilungsleiter

## **EU-Mobilitätspaket – "Europa in Bewegung": Hinweise zu Ausschussvorschlägen zur Ausweitung der Regelungen zum Tachographenrecht (VO EG 561/2006) auf den Gewichtsbereich 2,4 bis 3,5 Tonnen (ZDH 5/2018)**

Das Handwerk erkennt die Notwendigkeit der Regulierung und Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten im Personen- und Güterfernverkehr zum Schutz der dort beschäftigten Berufskraftfahrer und zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit ausdrücklich an. Diese Regelungen müssen jedoch auf den Bereich des gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehrs mit hauptberuflichen Kraftfahrern begrenzt bleiben.

Kontroll-, Einbau-, Nachweis- und Wartungspflichten im Rahmen der Regelungen zu Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zum digitalen Tachographen führen schon heute im Handwerk und in ähnlichen Branchen außerhalb des Transportgewerbes zu erheblichen Belastungen, obwohl keine Berufskraftfahrer eingesetzt werden, die Lenkzeiten nur einen sehr untergeordneten Umfang haben und Fahren lediglich eine Hilfstätigkeit ist.

Aufgrund der am Fahrzeuggewicht orientierten Festlegung des Geltungsbereiches der Verordnung EG 561/2006 fallen Unternehmen des Handwerks, die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit über **3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse (zGM)** einsetzen, zunächst grundsätzlich unter die Regelungen zur Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Nutzung eines Digitalen Tachographen (VO EU 165/2014). Durch Ausnahmeregelungen - insbesondere Art. 3(a)aa VO EG 561/2006 - wird zwar ein wesentlicher Teil der Betriebe potenziell wieder vom Anwendungsbereich ausgenommen. Allerdings führt allein der Umstand der jeweiligen Einzelprüfung der Anwendbarkeit der Ausnahme zu erheblichen Belastungen der internen Betriebsabläufe. Zudem kommt es regelmäßig zu Interpretationsschwierigkeiten der komplexen Ausnahmeregelungen. Trotz dieser Regelungen können viele Handwerksbetriebe die Ausnahme gar nicht in Anspruch nehmen, da sie wenige Transporte im Jahr durchführen, die sich mehr als 100 km weg vom Betriebssitz entfernen oder weil transportierte Materialien nicht durch den Fahrer verwendet werden.

Zur besseren Fokussierung der Verordnung auf ihren eigentlichen Zweck hat das Handwerk wiederholt Vorschläge unterbreitet. Der ZDH wurde dafür bereits 2009 mit dem Bürokratieabbaupreis der Kommission ausgezeichnet.

**Im Rahmen der Beratungen zum Verordnungspaket „Europa in Bewegung“ droht durch eine Novellierung der VO EG 561/2006 eine massive Ausweitung der Betroffenheit des Handwerks und vergleichbarer Branchen. Mit sehr großer Besorgnis hat der ZDH zur Kenntnis genommen, dass im zuständigen Transport-Ausschuss des EP – entgegen dem Kommissionsvorschlag – ein Änderungsvorschlag für eine Ausdehnung des Geltungsbereiches der gesamten Verordnung auf alle Fahrzeuge zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen zGM (in Art. 2 VO EG 561/2006) vorgelegt wurde.**

**Offensichtlich ist die Tragweite dieser Änderung nicht vollständig bekannt, die den Kreis der betroffenen Fahrzeuge in der EU vervielfachen würde.** Ein wesentlicher Teil der Fuhrparks des deutschen und europäischen Mittelstandes, die keine Berufskraftfahrer einsetzen, wäre von der Ausweitung betroffen: Betriebe des Transportgewerbes – auf die die Ausweitung offensichtlich zielt – wären dabei nur eine kleine Minderheit.

### Umfang des betroffenen Fahrzeugsegmentes:

- **Im Gewichtsbereich zwischen 2,5 bis 3,5 Tonnen sind allein in Deutschland 1,78 Millionen Lkw zugelassen (ohne Zugmaschinen): Bereits das ist mehr als die dreifache Anzahl aller LKW in sämtlichen Gewichtsklassen über 3,5 Tonnen, die heute in den Geltungsbereich fallen!** (jeweils ohne Zugmaschinen)  
Dabei ist der Bereich der Fahrzeuge zwischen 2,4 und 2,5 Tonnen sowie die gro-

ße Zahl von Nutzfahrzeugen, die durch Anhängernutzung in den tachopflichtigen Gewichtsbereich fallen würden und alle Pkw dieses Gewichtsbereiches noch gar nicht berücksichtigt: Im Bereich 2,5 bis 3,5 Tonnen sind in Deutschland allein 2,87 Mio. Pkw zugelassen, von denen viele gewerblich genutzt und zum Güter-, Werkzeug – und Materialtransport verwendet werden und damit ebenfalls in den Geltungsbereich fallen würden. Sehr vorsichtig gerechnet wäre **mit über 2,5 Millionen potenziell neu betroffenen Fahrzeugen also allein in Deutschland zu rechnen**, für die gesamte EU mindestens mit dem Vier- oder Fünffachen.

- In die Gewichtsklasse zwischen 2,4 bis 3,5 Tonnen zGM fallen nicht nur größere Transporter und Lieferfahrzeuge, sondern vielfach auch Kleinbusse, Kleintransporter und Pick Ups. Zahlreiche Pkw-Modelle, z.B. Kombis, wie sie häufig in Handwerksbetrieben eingesetzt werden, reichen an die 2,4 Tonnengrenze bzw. überschreiten sie bei Nutzung eines einfachen Transportanhängers. Alle genannten Fahrzeuge sind mit einem Pkw-Führerschein nutzbar. In den seltensten Fällen geschieht dies durch Berufskraftfahrer. (Im Handwerk praktisch gar nicht.)
- Im Änderungsantrag ist – offensichtlich zur Eingrenzung der Belastung für Branchen außerhalb des Transportgewerbes – vorgesehen, nur Fahrzeuge zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen in die Tachographenpflicht einzubeziehen, soweit sie sich über 50 km von ihrem Betriebsstandort weg bewegen (Art. 3da). **Dieses Ziel der Eingrenzung wird jedoch verfehlt:** Zunächst müssten Hunderttausende Betriebe, selbst wenn sie immer in diesem Entfernungsbereich bis 50 km blieben, sich erstmals mit dem Tachographenrecht beschäftigen und ständig prüfen, ob sie in die Ausnahme fallen und müssen ihre Beschäftigten entsprechend unterweisen. Außerdem überschreiten zahlreiche Betriebe naturgemäß *gelegentlich* die 50-km-Grenze. Insbesondere gilt dies für Betriebe in ländlichen Räumen, die einzelne Aufträge in Ballungsräumen annehmen müssen, ohne dadurch zu Transportunternehmen zu werden.
- Zwar könnten zukünftig Handwerksbetriebe mit Fahrzeugen zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen bei Fahrten im Bereich von **50 bis 100 km** ggf. die bestehende HandwerkerAusnahme nach Art. 3(a)aa VO EG 561/2006 in Anspruch nehmen: Allerdings wäre jeweils der Aufwand der Prüfung der Anwendbarkeit der komplexen Ausnahme notwendig. Zudem gibt es nach den bisherigen langjährigen Erfahrungen stets eine große Anzahl von Konstellationen im Betriebsalltag, die sich nicht unter die Ausnahme subsumieren lassen. In jedem Fall würden die Belastungen für mittelständische Unternehmen gegenüber dem heutigen Stand massiv zunehmen.
- Alle Betriebe zwischen 2,4 bis 3,5 Tonnen, die – auch nur einmal im Jahr – auftragsbedingt **die Grenze von 100 km überschreiten müssten**, unterfielen zukünftig der erstmalige Pflicht zum Einbau und zur Nutzung eines Tachographen.
- Durch eine Änderung in Art. 13 VO EG 561/2006 soll eine spezielle **Ausnahme für den Baubereich** geschaffen werden. Das ist grundsätzlich zu begrüßen. Damit würden auch Fahrzeuglenker von schweren Fahrzeugen (über 7,5 Tonnen), die nicht mehr unter die heutige HandwerkerAusnahme nach Art. 3(a)aa fallen, von der Tachographenpflicht ausgenommen. Diese Regelung – sollte sie umgesetzt werden – kann als Ergänzung der allgemeinen HandwerkerAusnahme positiv wirken. Sie ist jedoch keinerlei Ausgleich für die erheblichen Zusatzbelastungen durch die Ausdehnung des Geltungsbereiches der gesamten Verordnung: Auch Tausende Firmen des Baubereichs, die nur leichtere Fahrzeuge einsetzen, fielen durch die Ausweitung des Geltungsbereiches erstmals in die Tachographenverordnung und müssten die Anwendbarkeit der Ausnahme prüfen, die in jedem Fall nur bis zu einer Entfernung von 100 km gelten würde. Für zahlreiche Branchen im Handwerk – Kfz-, Lebensmittel-, Gesundheitshandwerk etc. – bringt diese Regelung keinerlei Erleichterung. Zudem ist unklar, ob mit Baubereich auch das Ausbaugewerbe und die anlagentechnischen Gewerke gemeint sind, die schon heute besonders unter der Tachographenpflicht leiden.
- Berücksichtigt werden sollte, dass die gewaltige Menge an zusätzlichen Fahrzeugen im Geltungsbereich des Tachographenrechts auch die Kontrollbehörden

überlasten und von ihrer eigentlichen Aufgabe der Kontrolle des Schwerlast- und Personenfernverkehrs abhalten würde.

Einzelbeispiele für Betroffenheit der geplanten Änderung:

- Ein Bau- oder Ausbaubetrieb, der heute nur Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zGM einsetzt, erledigt zuweilen Aufträge in einem Ballungsraum, der über 100 km entfernt ist und ist damit bislang nicht tachographenpflichtig. Zukünftig müsste er durch die Ausweitung des Geltungsbereiches einen Tachographen einbauen (die neue Annahme für den Baubereich greift nicht über 100 km).
- Ein Handwerker liefert reparierte Gegenstände zurück zu Kunden (Maschinen, Fahrzeuge), die er jedoch nicht selber, sondern ein Kollege im Betrieb bearbeitet hat. Zukünftig wäre eine solche Fahrt mit einem Fahrzeug über 2,4 Tonnen und einer Entfernung über 50 km tachographenpflichtig, da die bestehende Handwerker Ausnahme nicht greifen kann.
- Ein Betrieb des Bäckerhandwerks, der einen Teilzeitfahrer einsetzt (üblicherweise einen älteren Beschäftigten, der nicht mehr oder kaum noch in der Backstube steht), kann heute mit Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen seine Filialen im ländlichen Raum mit eigenen Waren beliefern. Zukünftig wäre der Fahrer bei jeder Fahrt über 50 km tachographenpflichtig.
- Der Pkw-Kombi eines Handwerksbetriebes wird bei Nutzung eines Anhängers zukünftig tachographenpflichtig, wenn er sich mehr als 50 km vom Betriebsstandort entfernt. Auf die Handwerkerregelung bis 100 km könnte er sich nicht berufen, wenn z.B. der Unternehmer seinen Beschäftigten nur Material vorbeibringt.

Ein Betrieb muss schon bei einer einzigen Überschreitung der 50 bzw. 100 km-Grenze:

- einen Tachographen nachrüsten (Kosten um 1500 Euro),
- Kontrollkarten für seine Mitarbeiter und den Unternehmer erwerben,
- Software zur Datenverwaltung erwerben oder einen Dienstleister nutzen, Technik zum Datendownload anschaffen,
- regelmäßige Wartungspflichten für den Tachographen erfüllen,
- regelmäßige Auslesungspflichten des Tachographens und der Kontrollkarten umsetzen,
- maschinenschriftliche Nachweise für die 28 Tage vor Antritt einer nachweispflichtigen Fahrt auf Papier erbringen oder die Daten im Tachograph nachtragen,
- Mitarbeiter und Verwaltung schulen (Unternehmerhaftung für Regelverstöße),
- Arbeitsabläufe genau planen, damit nicht versehentlich durch einen akuten Serviceauftrag die 50 bzw. 100 km überschritten werden.

**Vor diesem Hintergrund bittet der ZDH den Änderungsvorschlag zu den Artikeln 2 und 3 der VO 561/2006 wieder zurückzunehmen. Die Änderung in Art. 13pa ist zu begrüßen. Es sollte jedoch klargestellt werden, dass damit der gesamte Baubereich einschließlich Ausbau gemeint ist.**

Im Gewichtsbereich unterhalb von 3,5 Tonnen besteht aus Sicht des Handwerks weiterhin kein europäisches Regelungserfordernis! Die Marke von "3,5 Tonnen" Gesamtgewicht war bislang in zahlreichen Vorschriften eine entscheidende und bewährte Grenze. So ist der "B" (Pkw)-Führerschein auf Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen begrenzt. Erst darüber sind die "C"-Führerscheine für Nutzfahrzeuge notwendig. Auch das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht und das Güterkraftverkehrsrecht richten sich an dieser Grenze aus.

Wenn von der Politik aufgrund von Problemen im Bereich Sicherheit und Wettbewerb im Transportgewerbe die Notwendigkeit zur Regulierung auch unterhalb des Bereichs von 3,5 Tonnen gesehen wird, wäre unabhängig von Gewichtsgrenzen eine gezielte Adressierung von Transportunternehmen (in Orientierung an der Definition für genehmigungspflichtigen gewerblichen Güterkraftverkehr) denkbar. Keinesfalls dürfen pauschal alle Fahrzeuge im Gewichtsbereich von 2,4 bis 3,5 Tonnen zGM einbezogen werden.

## Position

---

### **Road package – „Europa in Bewegung“**

**Vorschlagspaket der EU-Kommission: „Initiativen für eine saubere, wettbewerbsfähige und vernetzte Mobilität“**

Berlin, im November 2017  
ZDH, Abteilung Wirtschaft, Energie, Umwelt



## Road Package – Europa in Bewegung

Die EU Kommission hat im Rahmen der Initiative „Europa in Bewegung – Initiativen für eine saubere, wettbewerbsfähige und vernetzte Mobilität“ („Road Package“) Vorschläge zur Weiterentwicklung der europäischen Regelungen zu Mautsystemen, zum Tachographenrecht, zu den Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer im Transportbereich und zu anderen verkehrsrechtlichen Bereichen vorgelegt.

(Mitteilung COM(2017)283 und Vorschläge zu den Richtlinien und Verordnungen 2006/22/EG, 96/71/EG, 561/2006/EG, 165/2014/EG, 1071 und 1072/2009/EG, 1999/62/EG, 2004/52/EG und 2017/0111 (COD))

Die Kommissionsentwürfe liegen nunmehr dem europäischen Parlament zur Beratung vor. Mit einer Beschlussfassung ist ab Mai 2018 zu rechnen.

### **Grundsätzliche Position des Handwerks**

Das Handwerk unterstützt die Anstrengungen auf europäischer Ebene zur Verbesserung von Sicherheit, Umweltgerechtigkeit, Arbeitsbedingungen und fairem Wettbewerb im europäischen Transportgewerbe.

Diese im Grundsatz sinnvollen Regelungsansätze müssen jedoch so gestaltet werden, dass sie nur die intendierten Wirkungen im Bereich des Transportgewerbes entfalten und keine neuen Bürokratien für das regional tätige Handwerk schaffen.

Zu bedenken ist insbesondere, dass im Bereich der Nutzfahrzeuge – vor allem in den Gewichtskategorien unter 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG) und noch

ausgeprägter unter 3,5 Tonnen zGG – die Fahrzeugverwendung durch Branchen außerhalb des Transportgewerbes dominiert. Für diese Branchen ist das Fahrzeuglenken nur eine Hilfstätigkeit, um die eigentlichen Tätigkeiten beim Kunden oder auf Baustellen ausführen zu können. Im Handwerk erfolgen diese Arbeiten mit hochqualifizierten Mitarbeitern, deren handwerkliche Ausbildung und Tätigkeit umfassenden Regulierungen unterliegt. Da der Transportzweck und die Fahrzeiten im Hintergrund stehen, würden weitere Regulierungen der Fahrtätigkeit in handwerklichen Branchen in Hinblick auf ihren Regelungszweck ins Leere laufen, gleichzeitig aber erhebliche Bürokratien und Belastungen erzeugen.

Schon heute müssen viele Betriebe – die Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zGG nutzen – teils sehr aufwändige Dokumentations- und Schulungspflichten erfüllen, die im Ursprung auf die Regulierung innerhalb des Transportgewerbes zielten, obwohl im Handwerk keine überlangen Lenkzeiten feststellbar sind und die Betriebe auch nicht am Wettbewerb innerhalb des Transportgewerbes teilnehmen.

Im Rahmen der vorgeschlagenen neuen Maßnahmen zur Regelung der Nutzung von leichten und mittelschweren Fahrzeugen im Transportgewerbe sind ähnliche Negativwirkungen in jedem Fall zu vermeiden.

Insbesondere spricht sich der ZDH deshalb dagegen aus, dass die angedachten verkehrsrechtlichen Regelungen des Mobilitätspakets – wie es bereits gefordert wird – auch für Kleinbusse und leichte LKWs unterhalb von 3,5 Tonn zGG gelten sollen. In diesem Gewichtsbereich dominieren Fahr-

zeuge von Branchen außerhalb des Transportgewerbes. Die Belastung des Handwerks würde bei einer solchen Ausdehnung um ein Vielfaches anwachsen. Nachträgliche Ausnahmen, um solche güterverkehrsrechtlichen Vorschriften auf den eigentlichen Regulierungszweck einzugrenzen, haben sich in der Vergangenheit durch Unsicherheiten in der Praxisanwendung und zahlreiche Bürokratien nicht als tauglich erwiesen, um kleine und mittlere Unternehmen außerhalb des Transportgewerbes vor nicht intendierten Belastungen zu bewahren.

Wenn weitere Regelungen für das Transportgewerbe notwendig sein sollten, müssen diese von Beginn an ausschließlich auf dieses Gewerbe ausgerichtet sein und dürfen nicht über Tonnagegrenzen auf andere Branchen wirken.

#### **Im Einzelnen:**

##### **Mautsysteme (Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, sogenannte „Wegekostenrichtlinie“ oder „Eurovignettenrichtlinie“)**

Die EU-Kommission plant im vorliegenden Entwurf ab 2020 alle Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen zGG in bestehende streckenabhängige Mautsysteme einzubeziehen. Hierfür sollen die heute noch gegebenen nationalen Ausnahmemöglichkeiten für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen (die Deutschland für den Bereich von 3,5 bis 7,5 Tonnen nutzt) gestrichen werden.

Spätestens ab 2027 sollen auch alle Benutzungsgebühren (Vignetten) für Pkws (und damit, soweit in ein Vignettensystem einbezogen, auch für leichte Nutzfahrzeuge) in streckenabhängige Maut-Systeme umgewandelt werden.

Aus Sicht des Handwerks ist die verbindliche Ausdehnung der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Fahrzeuge unter 7,5 bzw. 12 Tonnen zGG sowie die mittelfristig angestrebte Ausdehnung auf den Bereich unter 3,5 Tonnen abzulehnen. Die bestehenden Ausnahmen in der EU-Richtlinie für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen sollten erhalten bleiben. Die Entscheidung über Mauterhebung unterhalb von 12 Tonnen können auch zukünftig vollumfänglich den Mitgliedstaaten vorbehalten bleiben, da sie von nationalen Faktoren (Verkehrswegfinanzierung, Steuersystem, Grundlinien der Verkehrspolitik) abhängig ist.

Streckenabhängige Mautsysteme sollten auch zukünftig nur schwere Fahrzeuge über 7,5 bzw. 12 Tonnen einbeziehen, deren hohe Verschleißwirkungen in Bezug auf die Straßen – bzw. die hieraus erwachsenen Instandhaltungskosten – nicht ausreichend von den Mineral- und Kfz-Steuersystemen abgebildet werden können.

Gegen eine weitere Harmonisierung der technischen Regelungen für bestehende Mautsysteme über 7,5 Tonnen, insbesondere für den Ferngüterverkehr, bestehen keine Einwände.

##### **Argument: Diskriminierung durch Vignetten**

Der EU-Kommission ist zuzustimmen, dass auch bestehende Vignettensysteme zu keiner Diskriminierung von ausländischen Fahrzeughaltern genutzt werden dürfen. Eine Legitimation für einen grundsätzlichen Übergang zu streckenbezogenen Systemen im Pkw-Bereich bietet diese Problematik aber nicht, da man mögliche Diskriminierungen auch durch eine bessere Regulierung von Vignettensystemen verhindern kann.

### Argument: Nutzerfinanzierung

Beide vorgeschlagenen Maßnahmen zur Mautausdehnung würden zu erheblichen Zusatzlasten für das Handwerk führen, obwohl seine leichten und mittelschweren Nutzfahrzeuge und die ebenfalls eingesetzten Pkw im Unterschied zu schweren Lkw keinen überproportionalen Fahrzeugverschleiß verursachen. Über die Energiesteuer (ehemals Mineralölsteuer) tragen diese Fahrzeuge heute mehr als angemessen zum Straßenunterhalt bei. Zudem ist die Energiesteuer auf Treibstoffe bereits durch ihre Verbrauchsabhängigkeit strecken- und damit nutzungsbezogen. Für eine zusätzliche streckenbezogene Maut besteht deshalb weder Berechtigung noch Anlass. Sie würde lediglich zu einer „doppelten Nutzerbelastung“ im Bereich der Pkw und der leichten/mittelschweren Nutzfahrzeuge führen.

Die durch die Kommission angedachten Senkungen im Bereich der Kraftfahrzeugsteuern für KMU könnten diese Mehrbelastung nicht kompensieren.

### Argument: Wettbewerbsverzerrungen

Wenn Wettbewerbsverzerrungen durch ausländische Transportunternehmen (mit leichteren Fahrzeugen) drohen, so hätten schon heute die betroffenen Staaten (z.B. Deutschland) die Möglichkeit, alle leichteren Fahrzeuge von 3,5 bis 12 Tonnen in die Lkw-Maut einzubeziehen. Wenn die Staaten diese Möglichkeit aber bewusst nicht nutzen, sollte diese Entscheidung ihnen auch weiterhin überlassen bleiben.

Soweit es Wettbewerbsprobleme innerhalb des Transportgewerbes durch den Einsatz von nicht bemautechten leichteren Fahrzeugen gibt, ist eine Lösung innerhalb des

Transportgewerbes ohne Beeinträchtigung anderer Wirtschaftsbereiche zu finden.

### Argument: Verkehrsflussregulierung

Die Lösung von Problemen des Verkehrsflusses kann nicht über europäische Mautregelungen erfolgen. Aus Sicht des Handwerks werden Mauttarife abgelehnt, die nach Tageszeit und Staugefährdung gestaffelt sind.

Handwerksbetriebe nutzen Straßen weitgehend zur Erfüllung von konkreten Kundenaufträgen (teilweise handelt es sich um Notdienste). Die Betriebe haben keine Möglichkeit, Straßen zu bestimmten Zeiten zu meiden, um günstige Mauttarife (und stauärmere Zeiten) zu nutzen (wie ggf. der Ferngüterverkehr). In Bezug auf Handwerksbetriebe würden deshalb keine verkehrlich oder ökologisch positiv zu bewertenden Lenkungswirkungen entstehen, sondern lediglich zusätzliche finanzielle Lasten.

### Argument: Verlagerung auf die Schiene

Als Begründung für weitere Mautausdehnungen und die damit einhergehende Verteuerung des Straßengüterverkehrs wird angeführt, dass dies zu einer Vergrößerung des Anteils des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt führen würde und damit eine ökologische Lenkungsfunction hätte. Dies kann naturgemäß nur im Transportgewerbe, aber nicht in Bezug auf Handwerksbetriebe zutreffen, die keinerlei Optionen zur Verlagerung ihrer Fahrten haben und dementsprechend lediglich von einer Verteuerung ihrer Fahrtätigkeit betroffen wären.

### Hinweis: Umfang der Mautstrecken

Im Rahmen von Diskussionen über die Ausweitung von Mautsystemen wird zu de-

ren Rechtfertigung häufig darauf verwiesen, dass in Europa längst Systeme existieren, die alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen erfassen. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Systeme in anderen EU-Staaten eine gänzlich andere Dimension als in Deutschland haben und deshalb kaum vergleichbar sind.

Ab Mitte 2018 wird das Mautnetz in Deutschland einen Umfang von 55.000 km haben. Andere große EU-Staaten mit Mautsystemen haben jedoch nur Netze zwischen 2.900 km (Polen ab 2018 ca. 7.000 km), 6.600 km (Italien) und 8.000 km (Frankreich). Vielfach ist von der Mautpflicht nur ein begrenzt ausgebautes Autobahnnetz betroffen (Polen), nur Teile des Autobahnnetzes werden bemaute (wobei explizit aus regionalpolitischen Gründen bestimmte Gebiete ausgenommen sind, wie in Frankreich) oder viele Strecken in Ballungsräumen und bestimmte Schnellstraßen sind ausgenommen (Spanien).

Aufgrund dieser unterschiedlichen Ausgangslagen hätte eine EU-rechtlich vorgegebene Mautausdehnung in Deutschland gänzlich andere und weitergehende Belastungen für den regional tätigen Mittelstand zur Folge.

### **Sozialvorschriften im Straßenverkehr (561/2006/EG)**

Die Vorschläge zur klareren Regulierung von wöchentlichen Ruhezeiten erscheinen angemessen, um die Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe zu verbessern.

Keinesfalls dürfen jedoch die bestehenden Regelungen zu digitalen Tachographen auch auf Fahrzeuge ausgedehnt werden,

die weniger als 3,5 Tonnen zGG haben. Hier dominieren Fahrzeuge, die nicht dem Transportgewerbe angehören und bei denen das Fahren nur eine untergeordnete Hilfstätigkeit ist. Trotz der aktuell bestehenden – allerdings in ihrer Anwendung komplexen – Ausnahmeregelungen für Branchen außerhalb des Transportgewerbes würden bei einer weiteren Ausdehnung erhebliche Lasten für das Handwerk entstehen. Ein Mehrwert für die Straßenverkehrssicherheit würde dadurch nicht erzeugt. Lasten entstünden nicht durch die (im Handwerk unproblematische) Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, sondern lediglich durch die notwendigen Nachweispflichten.

Im weiteren Verfahren sollte in Hinblick auf den Geltungsbereich deshalb nicht über die vorliegenden Vorschläge der Kommission hinausgegangen werden.

Um auch im heutigen Geltungsbereich oberhalb von 3,5 Tonnen zGG den Anwendungsbereich der VO 561/2006 noch stärker auf das Transportgewerbe zu fokussieren, regt der ZDH an, den Umkreisradius der Ausnahme in Artikel 3aa für Fahrzeuglenker, die nur Materialien zur Ausübung ihres Berufes transportieren und die keine hauptberuflichen Fahrer sind, von 100 auf 150 km zu erweitern. Durch einen solchen Radius würde ein Großteil der handwerklichen Fahrten von der Tachographenpflicht ausgenommen werden, ohne dass eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und des Wettbewerbs im Transportgewerbe drohen würde. Viele Handwerker – zumal im ländlichen Raum – müssen zumindest gelegentlich auch weiter entfernte Aufträge ausführen. Selbst bei einer einzigen Überschreitung des heutigen knappen Entfernungsradius im Jahr muss ein Handwerker heute einen Tachographen einbauen und zahlrei-

che weitere bürokratische Anforderungen erfüllen.

**Verordnungen 1071 und 1072/2009/EG  
(Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und Regeln für den  
Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs)**

Im Rahmen der angedachten verschärften Zulassungsregeln, die für Verkehrsunternehmen auch bei Nutzung von Fahrzeugen unterhalb von 3,5 Tonnen gelten sollen, muss eindeutig klargestellt werden, dass diese Regulierungen ausschließlich auf Unternehmen des Verkehrsbereiches, die gewerblichen Güterkraftverkehr betreiben, beschränkt bleiben. Jegliche Belastung von anderen Branchen, die Fahrzeuge in diesem Gewichtsbereich nutzen, muss weiterhin dauerhaft ausgeschlossen sein.

./.