



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, 26.11.2018
Per E-Mail
15-3-10 a

Sachstand Mobilitätspaket (Tachograph und Maut) auf EU-Ebene Ende 2018

Zusammenfassung

Sachstand nach Abstimmungen zum Mobilitätspaket im Europäischen Parlament zu den Teilbereichen Maut und Tachographenpflicht. Ausblick auf das weitere Verfahren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie Informationen zum aktuellen Stand der Debatte über das EU-Mobilitätspaket (Mobility Package / Road Package) insbesondere zu den Teilbereichen Maut und Tachograph.

Bereich Maut-Rahmenregelungen (Eurovignetten- oder Wegekostenrichtlinie):

Wie mehrfach berichtet, droht durch die geplante Veränderung der Eurovignetten- bzw. Wegekostenrichtlinie der EU ([1999/62/EG](#)), die den rechtlichen Rahmen für die Mauterhebung in der EU setzt, die verpflichtende Einbeziehung von mittelschweren und leichten Nutzfahrzeugen in streckenbezogene Mautsysteme.

Die Abgeordneten des Europäischen Parlamentes hatten in erster Lesung zur Wegekostenrichtlinie am 25. Oktober 2018 den Vorschlägen des Verkehrsausschusses des EP weitgehend zugestimmt (zu den Inhalten siehe [RS vom 19.10.2018](#)) und dadurch die aus Sicht des Handwerks ohnehin problematische Vorlage der EU-Kommission weiter verschärft.

- [PM des ZDH vom 25.10.2018](#)
- [Link zum Vorschlag der Kommission](#) [Kom]
- [Link zu den angenommenen Texten des Europäischen Parlamentes](#) [EP]

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 BELADEVXXX

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.

Vorgaben für Fahrzeuge oberhalb von 3,5 Tonnen (Auswahl):

Bereits heute schreibt die Eurovignettenrichtlinie vor, dass alle Fahrzeuge oberhalb von 3,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts (zgG) in Mautsysteme einbezogen werden müssen, wenn ein Mitgliedstaat Maut auch nur für einen Teil der schweren Fahrzeuge erhebt. Zurzeit nutzt Deutschland für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen noch die bestehende Ausnahmemöglichkeit (Art. 7 Abs. 5 1999/62/EG alt) und beschränkt sich auf die Mauterhebung für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen. Diese Option würde entsprechend dem Vorschlag der Kommission und des EP Ende 2019 wegfallen (s. Art. 7 Abs. 8 [Kom]). Ab Ende 2023 (Kommission) bzw. Ende 2022 (EP) müssten alle Gebührensysteme für schwere LKW von Plakettensystemen in streckenabhängige Systeme umgewandelt werden (Art. 7 Abs. 6 [Kom und EP]). Da in Deutschland ohnehin schon ein streckenbezogenes Lkw-Mautsystem existiert, ist dies hier nicht von Relevanz. Die Neueinführung von Vignettensystemen für alle schweren Lkw wird mit Inkrafttreten der Richtlinie untersagt. **Damit droht schon ab 2020 die Einbeziehung von mittelschweren Lkw (3,5 bis 7,5 Tonnen) in das heute von Toll Collect betriebene System.**

Vorgaben für Fahrzeugklassen unterhalb von 3,5 Tonnen:

Die Kommission sieht über den bisherigen Geltungsbereich der alten Richtlinie, der nur Fahrzeuge oberhalb von 3,5 Tonnen umfasst, in ihrem Vorschlag auch Regelungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor. So wird ab Ende 2027 eine Pflicht zum Auslaufen von bestehenden Vignetten-/Plakettenregelungen für leichte Fahrzeuge (und damit de facto zum Übergang zu streckenbezogenen Systemen) vorgesehen (Art. 7 Abs. 7 [Kom]). Das Parlament wollte diese Frist ursprünglich auf Ende 2025 verkürzen. Dieser Änderungsvorschlag wurde jedoch nicht angenommen. Das Wechselspiel mit anderen Definitionsänderungen zur Begrifflichkeit von „leichten Nutzfahrzeugen“ führt dazu, dass nunmehr im Parlamentsbeschluss keine Vorgaben zum Ende von Vignettenlösungen für Pkw getroffen werden. (Die Kommission hatte unter dem Begriff „leichtes Nutzfahrzeug“ sowohl Pkw als auch eigentliche leichte Nutzfahrzeuge zusammengefasst. Das Parlament hatte die Kategorien wieder getrennt. Im nunmehr überraschend beibehaltenen Art. 7 Abs. 7 des Kommissionsvorschlages steht nun aber weiterhin nur „leichte Nutzfahrzeuge.“) Die Vorgabe zum Auslaufenlassen von Vignettenlösungen für leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 Tonnen) mit dem Ende des Jahres 2027 bleibt bestehen.

Ab spätestens 2024 müssten leichte Nutzfahrzeuge zudem **stärker bemautet werden als Pkw** (Art. 7a Abs. 4 Kom). Leichte Nutzfahrzeuge, die für „Güterbeförderung bestimmt sind“, werden nach dem Willen des Parlamentes schon ab 2020 in die Regelungen für schwere Nutzfahrzeuge einbezogen. (Nach bisheriger Analyse ließe die aktuelle Definition jedoch fast alle Fahrzeuge des Handwerks von dieser verschärfenden Regelung unberührt. Art. 1 Abs. 1 Nr. 22a EP)

Neben den Vorgaben zu einem grundsätzlichen Übergang zu einer streckenbezogenen Nutzerbeteiligung werden insbesondere im Parlamentsbeschluss auch verschiedene Regelungen zur zusätzlichen Anlastung **externer Kosten** (soziale, ökologische etc.) getroffen. Diese können ergänzend zu den aus der reinen Streckennutzung resultierenden Gebühren auf die Mauthöhe angerechnet werden und würden nach bisherigen Schätzungen zu erheblichen Belastungen führen. (Nach einigen, noch nicht abschlie-

ßenden rechtlichen Interpretationen des Parlamentsbeschlusses bestünde sogar die Möglichkeit, über den Hebel der externen Kosten **alle Fahrzeuge** einschließlich Pkw - unbeachtlich sonstiger Regelungen zur nutzungsbezogenen Maut - in einigen Jahren in streckenabhängige Mautsysteme einzubeziehen. [s. Art. 7 c Abs. 5a i.V. Art. 2 Abs. Nr. 6 und Art. 7c Abs. Nr. 1 EP-Beschluss]

Das Parlament unterstützt zudem die Möglichkeit zur Anlastung sogenannter **Staugebühren**: Straßenabschnitte mit besonderer Staugefährdung können höher - ggf. nach Tageszeit gestaffelt - mit Gebühren belastet werden. (Art. 7 d a)

Ausblick:

Die Ausführungen geben nur einen Teil der angedachten Regelungen wider. Aber bereits der Ausschnitt macht deutlich, dass insbesondere in Deutschland durch das große Mautnetz (52.000 km) erhebliche Belastungen für das Handwerk drohen. Der ZDH wird sich weiterhin intensiv gegen die Pläne von Kommission und Parlament zur Einbeziehung weiterer Fahrzeugklassen sowie die Planungen hinsichtlich Staumaut und externen Kosten aussprechen und die Bundesregierung zu entsprechenden Maßnahmen auf Ratsebene auffordern. In diesem Jahr ist voraussichtlich nicht mehr mit einer Fortführung des Verfahrens auf europäischer Ebene zu rechnen, da die österreichische Präsidentschaft zur Thematik keine Ratsarbeitsgruppen einsetzt. Sobald weitere Aktivitäten der Handwerksorganisation notwendig werden, wird der ZDH wieder informieren.

Bereich Tachographenrecht:

Wie berichtet ([RS ZDH Abt. Europa](#)) hatte das Europäische Parlament am 4. Juli 2018 den Bericht des Verkehrsausschusses zur Änderung des „Tachographenrechts“ (Verordnung über Sozialvorschriften im Straßenverkehr) abgelehnt.

Der ZDH hatte sich im Vorfeld strikt gegen eine weitere Ausdehnung des Geltungsbereiches der Tachographenpflicht auch unterhalb von 3,5 Tonnen ausgesprochen. In der Abstimmung im Parlament konnten zumindest weitreichende Ausnahmen für das Handwerk durchgesetzt werden. Durch die (aus anderen, nicht das Handwerk betreffenden Gründen erfolgte) Ablehnung des Gesamtberichtes durch das Plenum ist der Vorgang wieder an den Verkehrsausschuss verwiesen worden.

Bislang (Stand Ende November) wurde immer noch keine neue Abstimmung angesetzt. Das ZDH-Büro Brüssel steht hierzu im ständigen Austausch mit den Abgeordnetenbüros und verweist auf die Belange des Handwerks. Der ZDH wird die Handwerksorganisation über den weiteren Fortgang auf dem Laufenden halten. Ein neuerlicher Anlauf noch vor dem Ende der Legislaturperiode des EP erscheint möglich.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Karl-Sebastian Schulte
Geschäftsführer

gez. Dr. Alexander Barthel
Abteilungsleiter