



Clearingstelle Mittelstand des
Landes NRW bei IHK NRW



Stellungnahme

der Clearingstelle Mittelstand zum

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstra-
ßenmautgesetzes**

**für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und
Energie des Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, 10. Juni 2022

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----------|
| 1. Einleitung | 3 |
| 1.1. Ausgangslage..... | 3 |
| 1.2. Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßen- mautgesetzes | 3 |
| 1.3. Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand | 3 |
| 2. Stellungnahmen der Beteiligten | 5 |
| 2.1. Allgemeine Positionen der Beteiligten..... | 5 |
| 2.2. Konkrete Positionen der Beteiligten | 5 |
| Auswirkungen auf die mittelständische Wirtschaft | 5 |
| Lenkungswirkung – Erneuerung des Fuhrparks..... | 6 |
| Lenkungswirkung – Verlagerung auf andere Verkehrsträger | 7 |
| Anlage 1 zu § 3 Abs. 3 – Mautteilsätze für verursachte Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten..... | 7 |
| Erweiterung des Anwendungsbereiches auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen | 7 |
| 3. Votum | 9 |

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz sollen die Mautsätze für Bundesfernstraßen zum 01. Januar 2023 in Umsetzung des Wegekostengutachtens 2023-2027 und unter Nutzung der erweiterten Spielräume zur Anlastung der externen Kosten gemäß der novellierten Richtlinie 1999/62/EG angepasst werden.

Hintergrund: Bei der Erhebung von Mautgebühren müssen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge beachten. Danach müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren.

Hinsichtlich der Anlastung der externen Kosten für verursachte Luftverschmutzung und Lärmkostenbelastung weist die seit dem 24. Februar 2022 in Kraft befindliche Änderungsrichtlinie in Anhang IIIb statt der bislang geltenden Höchstwerte nunmehr Bezugswerte aus, die überschritten werden dürfen, wenn die externen Kosten im jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich höher liegen.

1.2. Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Der Clearingstelle Mittelstand liegt der Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vor. Wesentliche Änderungen sind:

- Übernahme der Gebührensätze aus dem Wegekostengutachten 2023 bis 2027 unter Beibehaltung des ab dem 01.01.2009 eingeführten Tarifmodells für den Mautteilsatz der Infrastrukturkosten.
- Ausweitung der Differenzierung nach Fahrzeuggewicht und Achslast auf die Mautteilsätze für die Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten analog der bestehenden Differenzierung beim Mautteilsatz der Infrastrukturkosten.
- Anlastung der tatsächlich verursachten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten.

1.3 Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand

Das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen ist mit Schreiben vom 01. Juni 2022 an die Clearingstelle Mittelstand mit der Bitte herangetreten, den Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BR-Drs. 244/22) im Wege eines Clearingverfahrens (§ 6 Abs. 2 Nr. 1 MFG NRW) auf seine Mittelstandsverträglichkeit zu überprüfen und eine gutachterliche Stellungnahme zu erarbeiten.

Die Clearingstelle Mittelstand hat die nach dem Mittelstandsförderungsgesetz an Clearingverfahren beteiligten Institutionen über den Überprüfungsauftrag informiert.

Die beteiligten Organisationen sind:

- IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen
- Handwerk.NRW (Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag)
- Westdeutscher Handwerkskammertag (WHKT)
- unternehmer nrw – Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V.
- Verband Freier Berufe im Lande Nordrhein-Westfalen e.V. (VFB NW)
- Städtetag Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Landkreistag Nordrhein-Westfalen
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nordrhein-Westfalen (DGB NRW)

Mit Schreiben vom 01. Juni 2022 wurden alle Beteiligten um eine Stellungnahme zu dem o.g. Gesetzesentwurf gebeten.

Folgende Stellungnahmen liegen der Clearingstelle Mittelstand vor:

- IHK NRW
- Gemeinsame Stellungnahme von Handwerk.NRW und WHKT

Die Clearingstelle Mittelstand hat auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen ausgewertet und eine Beratungsvorlage erstellt.

2. Stellungnahmen der Beteiligten

2.1. Allgemeine Positionen der Beteiligten

IHK NRW sieht die Erhöhung der LKW-Mautsätze auf Basis des neuen Wegekostengutachtens kritisch, wenngleich ein grundsätzliches Verständnis für eine regelmäßige Anpassung bestehe.

Eine Erhöhung der Maut führe immer zu einer Mehrbelastung der Wirtschaft und letztendlich der Verbraucher. Angesichts der Preissteigerungen insbesondere für Logistikunternehmen komme eine Anhebung der Mautsätze gerade zur „Unzeit“.

Die betroffenen Unternehmen fürchten, dass die Weiterwälzung der Mehrkosten nicht immer gelingen werde und dadurch ein Inflationsschub ausgelöst werde. So wird eine Erhöhung um 8,7 Prozent von einem Teil der Unternehmen für akzeptabel gehalten, während ein anderer Teil befürchtet, dass es vermehrt zu Insolvenzen kommen könne. Dabei werde auf die bereits erfolgten Kostensteigerungen durch den erheblichen Anstieg der Kraftstoffpreise hingewiesen.

Diese erschwere die erforderliche Weiterwälzung einer nochmaligen Kostenerhöhung bei denjenigen Unternehmen, die die Maut in ihre Frachtkosten integriert hätten und nicht separat ausgewiesen, erheblich.

Die **nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen** heben hervor, dass das Handwerk zur Erbringung seiner wirtschaftlichen Aufgaben auf umfangreiche und flexibel einsetzbare Fuhrparks angewiesen ist und verkehrsrechtliche Regulierungen und Fragen der finanziellen Belastung der Mobilität sowie der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur deshalb von großer Bedeutung sind. Entsprechend seien die Unternehmen des Handwerks von der Bundesfernstraßenmaut – insbesondere seit der Ausweitung auf das gesamte Bundesstraßennetz und der Ausdehnung auf den Gewichtsbereich zwischen 7,5 und 12 Tonnen – betroffen.

Zudem wird vorausschauend schon jetzt auf die geplanten Änderungen hingewiesen. Ausweislich des Koalitionsvertrages ist es beabsichtigt, neben den bestehenden Fahrzeugen, den Anwendungsbereich auch auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zu erweitern. Schon jetzt werde auf diese Vorgehensweise in dem vorliegenden Entwurf hingewiesen, sodass hierzu auch eine inhaltliche Anknüpfung möglich ist.

2.2. Konkrete Positionen der Beteiligten

Auswirkungen auf die mittelständische Wirtschaft

IHK NRW und die **nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen** plädieren angesichts der derzeit krisenbedingt massiv steigenden finanziellen Belastungen für alle Unternehmen dafür, eine Verschiebung der geplanten Erhöhung der Mautsätze zu prüfen bzw. die bestehenden Spielräume für geringere Anlastungen zu nutzen.

IHK NRW merkt an, dass sich die Veränderungen bei der Höhe und Struktur der LKW-Maut branchenübergreifend auf die Kosten für die Unternehmen auswirkt. Dies gelte in besonderem Maße für Branchen, in denen der Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten überdurchschnittlich hoch ist. Für Unternehmen, die im internationalen Wettbewerb stehen, sei zudem zu berücksichtigen, dass Erhöhungen der LKW-Maut zu Kostennachteilen im Verhältnis zu ausländischen Wettbewerbern führen können.

Besondere Herausforderungen durch die Anpassung der Mautsätze ergeben sich demnach für die Unternehmen der Logistikbranche sowie die Verlader als Vertragspartner. Gerade aufgrund der aktuell hohen Treibstoffkosten befänden sich viele Betriebe bereits unter den gegebenen Rahmenbedingungen an der Wirtschaftlichkeitsgrenze und darüber. Nominal gesehen sei eine Erhöhung um 8,7 % mit einer Laufzeit von 5 Jahren angesichts der aktuell extrem hohen Inflationsrate eher als moderat anzusehen, komme aber zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt. Mit einem großen Teil der Kunden haben die Unternehmen, so IHK NRW weiter, vorab separate Mauttabellen vereinbart. Diese würden entsprechend angepasst, so dass für diesen Bereich die Weiterbelastung der gestiegenen Mautkosten relativ gut möglich sein sollte. Bei Kunden mit in der Fracht integrierten Mautkosten werde diese indessen schwieriger, sei aber quasi alternativlos, da eine Erhöhung der Mautkosten um fast 9% nicht von den Transportunternehmen aufgefangen werden könne.

Auch die **nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen** betonen, dass die geplanten Erhöhungen der Mautsätze in der aktuellen Situation zu bedenklichen Kostensteigerungen führen. 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) sei das Handwerk davon teils direkt betroffen. Zudem wirkten Mauterhöhungen auch durch weitergereichte 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.

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

Lenkungswirkung – Erneuerung des Fuhrparks

Eine Differenzierung von Mautsätzen nach Schadstoffklassen stuft **IHK NRW** grundsätzlich als sinnvoll ein, indes wird keine weitergehende nennenswerte Lenkungswirkung erwartet.

Zum einen spielen Nicht-Euro-6-Fahrzeuge im Transportmarkt – zumal im Fernverkehr – inzwischen keine nennenswerte Rolle mehr. Hinzu komme, dass die wenigen Unternehmer, die noch ältere Fahrzeuge im Fernverkehr einsetzen, diese wegen der langen Lieferzeiten erst mit erheblicher Verzögerung ersetzen können. Zum anderen erhielten Unternehmen, die umweltfreundlichere Fahrzeuge angeschafft hätten, keine „Belohnung“ für ihre Fuhrparkerneuerung.

Vermisst werden zudem verbesserte Anreize für eine weitere Verbesserung der Umweltfreundlichkeit von Nutzfahrzeugen durch alternative Antriebe. Als Negativbeispiel werde von den Logistikunternehmen auf die Probleme für Halter von LNG-Fahrzeugen hingewiesen, die diese – politisch ausdrücklich gewünschten – Fahrzeuge inzwischen nicht mehr wirtschaftlich einsetzen könnten. Diese Erfahrungen senkten bei den Logistikunternehmen die Bereitschaft, sich auf neue Technologien einzulassen. Darüber hinaus verliere die weitere Erhöhung der Maut insbesondere auch mangels wirtschaftlich einzusetzender, alternativer Antriebe ihre Wirkung und sei mithin nur Kostenträger.

Lenkungswirkung – Verlagerung auf andere Verkehrsträger

IHK NRW resümiert, dass die Maut bislang in keinem nennenswerten Umfang zu einer Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf andere Verkehrsträger geführt habe. Angemerkt wird, dass einzelne Unternehmen fürchten, dass die Höhe der Wegekosten nicht ausreichen werde, um die marode Straßeninfrastruktur in der erforderlichen Geschwindigkeit zu sanieren und die Engpässe zu beseitigen. Mit Blick darauf unterstützten einzelne Unternehmen Maßnahmen zu einer Verteuerung des Straßengüterverkehrs – und damit auch eine Erhöhung der LKW-Maut – ausdrücklich. Diese sähen darin einen Ansatzpunkt zur Verringerung von Verkehr und zur Verlagerung auf die Schiene und das Binnenschiff.

Wenngleich der Schienenverkehr und das Binnenschiff deutlich günstiger sind als der Güterkraftverkehr, scheiterten Verlagerungen derzeit vor allem daran, dass diese Verkehrsträger für schnelle und flexible Transporte gegenwärtig weniger gut geeignet sind und ihre Infrastruktur Defizite aufweise. Die von weiten Teilen der Unternehmen ausdrücklich unterstützte Verlagerung von Verkehren auf alternative Verkehrsträger könne nur erreicht werden, wenn der Bund verstärkt in deren Infrastruktur (Bahnstrecken, Wasserstraßen und Schleusen, Häfen und KV-Terminals) investiere.

Angemahnt wird, dass Lenkungswirkungen in der aktuellen Zeit nicht im Fokus stehen sollten. Vielmehr müsse die extreme Steuerlast auf Treibstoffe (Mineralölsteuer, etc.) gesenkt werden und die bestehenden Mautsätzen sollten unverändert belassen werden. Eine wirkliche Verbesserung der Umweltbilanz könne erst dann eintreten, wenn es deutlich emissionsärmere Fahrzeuge gibt, welche auch ohne gewaltige Fördermittel wettbewerbsfähig sind. Das sei insbesondere im Bereich der Elektromobilität zurzeit nicht gegeben.

Aus Sicht von IHK NRW benötigen die Unternehmen Investitionssicherheit, um wirklich in größerem Umfang aktiv werden zu können. Dazu gehöre auch, dass die Fahrzeugindustrie überhaupt in der Lage ist, die bestellten Fahrzeuge mit innovativen Technologien zu liefern.

Anlage 1 zu § 3 Abs. 3 – Mautteilsätze für verursachte Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten

IHK NRW konstatiert, dass der Anstieg der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung unterschiedlich bewertet werde. Während einzelne Stimmen dies mit Hinweis auf die Forderungen aus der Gesellschaft befürworten, werde zugleich darauf hingewiesen, dass angesichts der kontinuierlichen Modernisierung der Flotten hin zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen die Einnahmen aus der Anlastung externer Kosten sinken sollten.

Erweiterung des Anwendungsbereiches auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen

Die **nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen** lehnen eine Erweiterung des Anwendungsbereiches aus sachlichen Gründen ab. Durch die zugrunde liegende EU Regelung ist eine Erweiterung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zwar eröffnet, was als naheliegend bewertet wird, da in erster Linie das „Transport- und Speditionsgewerbe im Fokus liegt, die den Schwerpunkt der gewerblichen Logistik und des Transportes von Materialien und Rohstoffen haben. Davon sei jedoch die handwerkliche Leistungserbringung zu unterscheiden, da diese zwar Materialien transportieren, aber alleinig für die eigene Leistungserbringung.

Mit Blick auf den Koalitionsvertrag, der bei der Bemaatung explizit von der Ausdehnung auf „gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen“ spricht, macht das Handwerk deutlich, dass diese Formulierung implizit auf die Möglichkeiten der Handwerker-Ausnahme in der neuen europäischen Richtlinie verweist, um den Betroffenenkreis auf das eigentliche Transportgewerbe zu reduzieren.

Verweisen wird darauf, dass mit breiter Unterstützung aus Deutschland in der Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 ein neuer Artikel 7 Abs. 9 b in der Richtlinie (EG) 1999/62 eingefügt wurde, der die Möglichkeit der Ausnahme der Bemaatung schaffe für

„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.“

Die ausführliche Begründung der Ausnahme finde sich im Erwägungsgrund Nr. 15.

„Einige Mitgliedstaaten haben große mautpflichtige Straßennetze, die weitaus 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 Bausektor — 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.“

Die nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen bitten nachdrücklich, 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 ihnen übermittelten ausführlichen Begründungen für eine Ausnahme für Branchen außerhalb des Transportgewerbes.

In diesem Zusammenhang wird angeregt, im Zuge einer Übernahme der Ausnahmeoption eine Anpassung der auf EU-Ebene unglücklich erfolgten Übersetzung vorzunehmen, die so nicht in das deutsche Verkehrsrecht passe: 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 mache auch die englische Formulierung („not effected for hire or reward“) deutlich.

Im Bereich der Sozialvorschriften für den Straßenverkehr (Tachographenrecht) gebe es eine ähnliche (unglückliche) Formulierung im EU-Recht, die mittels Interpretationen des Ministeriums klargestellt wurde:

„[Es war] die Abgrenzung zu Beförderungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs beabsichtigt“ (siehe S. 15 in den „Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr“

[Link zu dem Dokument](#)

In Übereinstimmung mit dem Tachographenrecht sollte zudem eine praxistaugliche Definition der (etwas unglücklichen) Formulierung des Ausnahmetatbestandes der „Auslieferung von handwerklichen hergestellten Gütern“ vorgenommen werden. Die nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen werden für beide Rechtsgebiete noch passfähige konkrete Vorschläge zur Weiterentwicklung der bereits im Bereich des Tachographenrechts vorgenommenen – aber noch nicht völlig praxismgerechten – Interpretationen übermitteln.

3. Votum

Die Clearingstelle Mittelstand hat den Entwurf des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes mit Blick auf die Belange der mittelständischen Wirtschaft einer Überprüfung gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 1 MFG NRW unterzogen.

Sie regt an, in Zeiten der ohnehin schon starken finanziellen Belastung der Unternehmen durch die aktuell sehr hohen Treibstoff- und Energiekosten derzeit von einer Erhöhung der Mautsätze abzusehen.

Im Hinblick auf eine intendierte Lenkungswirkung müsse der Blick auf die Verbesserung der Umweltfreundlichkeit von Nutzfahrzeugen durch alternativ Antriebe gelegt werden, die sodann auch in den Mautsätzen sichtbar Berücksichtigung finden und für die Unternehmen zugänglich sind sowie Gewähr für eine dauerhafte Nutzung bieten.