

Begründung rund um die mautrechtliche „Handwerkerregelung“

Seite 50 ff.

Zu Buchstabe b

Die Richtlinie 1999/62/EG sieht in Artikel 7 Absatz 9 Buchstabe b die Möglichkeit vor, Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden, von der Mautpflicht zu befreien.

Einschub Rechtstext gemäß EU-Richtlinie

(9) Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Maut- oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen für

b) 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,

Handwerksbetriebe und andere mit den Handwerkswerksbetrieben vergleichbare Betriebe setzen überwiegend Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen im Rahmen des Werkverkehrs und nicht des Güterkraftverkehrs ein.

Daher soll von der in der Richtlinie (EU) 1999/62/EG vorgesehenen Möglichkeit zur situativen Mautbefreiung für Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden, Gebrauch gemacht werden.

Zur weiteren Begründung dieser sog. HandwerkerAusnahme wird auf Erwägungsgrund (15) der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge verwiesen.

Einschub Erwägungsgrund 15 der genannten Richtlinie

(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 würden — 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.

Folgende Voraussetzungen müssen vorliegen, um sich auf die Ausnahme nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 berufen zu können: Der Fahrer muss einen handwerklichen Beruf im Sinne der Anlage A zu § 1 Absatz 2 und Anlage B zu § 18 Absatz 2 der Handwerksordnung oder einen mit dem Handwerk im Sinne der Handwerksordnung vergleichbaren Beruf ausüben. Er muss zudem grundsätzlich über den Transport hinausgehend mit der Be- oder Verarbeitung oder der Verwendung der beförderten Gegenstände befasst sein. Die Ausnahme findet keine Anwendung, wenn es sich bei dem Fahrer um einen Berufskraftfahrer in Berufsausübung handelt.

Bei den handwerklich hergestellten Gütern darf sich die Herstellung nicht durch einen hohen Einsatz von Maschinen oder standardisierte Produktionsabläufe kennzeichnen. Im Gegensatz zur serienmäßigen Massenfertigung zeichnet sich die handwerkliche Herstellung zudem allgemein durch begrenzte Stückzahlen und – gegenüber einer industriellen Fertigung – häufigeren Produktabweichungen aus. Zur weiteren Abgrenzung zwischen handwerklicher Herstellung und industrieller Herstellung wird insbesondere auf den „Leitfaden Abgrenzung Handwerk, Industrie, Handel, Dienstleistungen“ des Deutschen Industrie und Handelskammertags (DIHK) und des Deutschen Handwerkskammertags (DHKT) verwiesen.

Handelt es sich um eine Auslieferungsfahrt, darf die Beförderung nicht gewerblich erfolgen, das heißt, es darf sich nicht um einen gewerbsmäßigen Transport durch ein Verkehrsunternehmen handeln und der Transport darf nicht für Dritte gegen Entgelt erfolgen.