



BDL Markgrafenstraße 19 10969 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Leiter der Abt. Straßenverkehr  
Herrn Guido Zielke  
11030 Berlin

per E-Mail: [ref-stv10@bmvf.bund.de](mailto:ref-stv10@bmvf.bund.de)

Berlin, 10. Dezember 2020

**Stellungnahme des BDL zum Zweiten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes  
Az.: StV 10/3153.1/3**

Sehr geehrter Herr Zielke,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu dem o. g. Gesetzesentwurf Stellung zu nehmen.

Der BDL vertritt die Interessen der Leasing-Branche, die mit einem Neugeschäftsvolumen von rund 75 Mrd. EUR in 2019 mehr als die Hälfte aller außenfinanzierten Ausrüstungsinvestitionen in Deutschland realisiert. Damit leistet die Leasing-Branche einen substanziellen Beitrag für die Investitionsversorgung, insbesondere des Mittelstands.

Die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes bietet Gelegenheit, den zu weit gefassten Anwendungsbereich des § 2 Absatz 1 Bundesfernstraßenmautgesetz zu korrigieren. Die Norm sieht vor, dass auch Eigentümer der Fahrzeuge als Mautschuldner herangezogen werden können. Unter den weiten Begriff des Eigentümers würden bei alleiniger Betrachtung des Wortlautes auch Leasing-Geber, Vermieter und Darlehensgeber fallen. **Eine Inanspruchnahme von Leasing-Gebern, Vermietern und Darlehensgebern ist jedoch nicht sachgerecht, da diese Personen die gebührenpflichtigen, öffentlichen Leistungen weder selbst in Anspruch nehmen noch unmittelbar veranlassen.** Folgerichtig wurden Leasing-Geber infolge einer teleologischen Reduktion des § 2 BFStrMG jahrelang nicht als Mautschuldner herangezogen. Erst in jüngerer Vergangenheit hat das Bundesamt für Güterverkehr Leasing-Gesellschaften zur Zahlung von Mautschulden unter Verweis auf die Eigentümerstellung aufgefordert. Die Mautschulden erreichen hierbei häufig 5-stellige Beträge. Vor diesem Hintergrund wird eine gesetzliche Klarstellung nun zwingend erforderlich.

### Im Einzelnen

(1)

Finanzierungsleasing zeichnet sich dadurch aus, dass der Leasing-Geber das in seinem Eigentum stehende Leasing-Objekt (hier ein Kraftfahrzeug) einem Leasing-Nehmer gegen Zahlung von Leasing-Raten für einen bestimmten Zeitraum zur freien Nutzung überlässt. Der Leasing-Geber nutzt das Fahrzeug daher weder selbst, noch hat er Einfluss auf die konkrete Verwendung der Fahrzeuge im Straßenverkehr durch den Leasing-Nehmer. Dies unterscheidet den Leasing-Geber als lediglich juristischen Eigentümer grundlegend von den originären Mautschuldnern nach § 2 BFStrMG. Als Mautschuldner sind allein diejenigen Personen



Seite 2 zum Schreiben 10. Dezember 2020

heranzuziehen, die entweder unmittelbar von der Streckenbenutzung profitieren, oder für die Durchführung der Fahrten verantwortlich sind und die anfallenden Gebühren letztlich zu vertreten haben. Beide Alternativen werden durch den Leasing-Geber nicht erfüllt. Dem finanzierenden Leasing-Geber wird damit keine öffentliche Leistung zuteil, die durch eine Gebühr abgegolten werden könnte.

(2)

Eine (auffangweise) Inanspruchnahme des Leasing-Gebers aufgrund einer besonderen Kostenverantwortlichkeit als Eigentümer der Fahrzeuge scheidet ebenfalls aus, da weder eine Zustands- noch eine Handlungsverantwortlichkeit des Leasing-Gebers gegeben sind. Eine Zustandsverantwortlichkeit kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil Grundvoraussetzung einer jeden Zustandsverantwortlichkeit ist, dass die Sache selbst die fraglichen Kosten auslöst, bzw. eine Gefahr darstellt, deren Beseitigung die Kosten nach sich zieht. Der Grund für die Kosten muss also im Zustand einer Sache liegen. Hier ist es aber nicht der Zustand des LKW, der die Kosten auslöst, sondern die Benutzung der Bundesfernstraßen. In Konstellationen, in denen nicht die Sache als solche, sondern eine Handlung Kosten verursacht, kommt lediglich eine Handlungsverantwortlichkeit dieser Person, nicht aber eine Verantwortlichkeit des Sacheigentümers in Betracht. Eine Handlungsverantwortlichkeit des Leasing-Gebers ist mangels Einflussmöglichkeit auf die Benutzung der Fahrzeuge ebenfalls nicht gegeben.

(3)

Dass der Eigentümer, der keinerlei Einfluss auf die Benutzung des Fahrzeuges im Straßenverkehr ausübt, nicht vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst sein kann, wird durch die Gesetzessystematik bestätigt. Exemplarisch ist hier § 4 Absatz 1 BFStrMG zu nennen, nach welchem der Mautschuldner die Maut spätestens bei Beginn der mautpflichtigen Benutzung zu entrichten hat. Da der Leasing-Geber regelmäßig keine Kenntnis darüber hat, wie und wo die geleaste Fahrzeuge vom Leasing-Nehmer eingesetzt werden, kann diese Pflicht schon aus tatsächlichen Gründen nicht erfüllt werden. Daraus wird deutlich, dass der Gesetzgeber „nicht nutzende“ Eigentümer bei der Regelung der Pflichten nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz überhaupt nicht im Blick hatte. Gleiches gilt für § 4 Absatz 4 BFStrMG: Der Mautschuldner hat bei der Mauterhebung mitzuwirken und insbesondere die technischen Einrichtungen zur Mautentrichtung ordnungsgemäß zu nutzen und für die Maut maßgeblichen Tatsachen anzugeben. Mangels Eigennutzung ist eine Leasing-Gesellschaft zu einer derartigen Mitwirkung nicht in der Lage.

### **Petition**

Wir regen daher an, den Eigentümer als Mautschuldner gänzlich zu streichen. Zumindest sollte in der Gesetzesbegründung der Hinweis erfolgen, dass als Mautschuldner allenfalls Eigentümer in Betracht kommen, die das Fahrzeug selbst im Straßenverkehr nutzen und nicht lediglich finanzieren.

Für ergänzende Erläuterungen und Ausführungen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher  
Leasing-Unternehmen e.V.