



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Wissenschaftliche Dienste

Ausarbeitung

Befreiung bestimmter Berufsgruppen von der LKW-Maut Unionsrechtliche Spielräume

Befreiung bestimmter Berufsgruppen von der LKW-Maut
Unionsrechtliche Spielräume

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 116/24
Abschluss der Arbeit: 20.09.2024
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und Fragestellung	4
2.	EU-Wegekostenrichtlinie – „Ausübung seines Berufs“	5
2.1.	Wortlaut	5
2.2.	Systematik	7
3.	Auslegung im Einzelfall	8
3.1.	Garten- und Landschaftsbaubetriebe	8
3.2.	Tafeln	9
3.3.	Rollende Supermärkte	10
4.	Umsetzung der Richtlinie in europäischen Nachbarländern	11
4.1.	Österreich	11
4.2.	Tschechien	12

1. Einleitung und Fragestellung

Zum 1. Juli 2024 hat der Bundesgesetzgeber die Mautpflicht auf Bundesautobahnen und -fernstraßen ausgeweitet.¹ Fortan sind auch Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs **mautpflichtig**, deren technisch zulässige Gesamtmasse **mehr als 3,5 Tonnen** (bisher: mehr als 7,5 Tonnen) beträgt (§ 1 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 Bundesfernstraßenmautgesetz, BFStrMG²). Die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (EU-Wegekostenrichtlinie)³ verlangt eine Einbeziehung dieser Nutzfahrzeuge in die Maut.⁴ Nach Art. 7 Abs. 9 der EU-Wegekostenrichtlinie können die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen ermäßigte Mautgebühren vorsehen oder von der Maut befreien. Dazu gehört auch die folgende Kategorie von Fahrzeugen (Art. 7 Abs. 9 Buchst. b der Richtlinie):

„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.“⁵

Der deutsche Gesetzgeber hat von dieser Befreiungsmöglichkeit Gebrauch gemacht. Nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 10 BFStrMG muss keine Maut entrichtet werden, wenn

„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.“⁶

Diese Ausarbeitung untersucht die den Mitgliedstaaten durch Art. 7 Abs. 9 der EU-Wegekostenrichtlinie eingeräumten Spielräume. Dabei wird insbesondere der Frage nachgegangen, ob eine Mautbefreiung für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen der Garten- und Landschaftsbaube-

1 Art. 9 Abs. 3 i. V. m. Art. 2 Nr. 1 des Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften, <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/315/VO>.

2 <https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/BJNR137810011.html>.

3 Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324&qid=1719914042540>.

4 Umkehrschluss aus Art. 7 Abs. 13 i. V. m. Art. 2 Nr. 18 und Nr. 19 der EU-Wegekostenrichtlinie, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324&qid=1719914042540>.

5 EU-Wegekostenrichtlinie, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324&qid=1719914042540>.

6 Hervorhebung hier und im Folgenden durch Verf. dieser Ausarbeitung.

triebe, der Tafeln sowie rollender Supermärkte von der EU-Wegekostenrichtlinie gedeckt wäre. Die inhaltliche Reichweite der Ausnahme im nationalen Recht, d. h. in § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 10 BFStrMG, ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Dieses Thema behandelt ist bereits in Ausarbeitungen der Wissenschaftlichen Dienste vom 12. Juli und 13. August 2024 behandelt worden.⁷

Diese Ausarbeitung befasst sich zudem mit der Frage, ob Österreich und Tschechien von der genannten Ausnahme in der EU-Wegekostenrichtlinie Gebrauch gemacht haben. Die Ausführungen hierzu stehen unter dem Vorbehalt begrenzten Zugangs zu Informationen, wie z. B. ausländischer juristischer Datenbanken.

2. EU-Wegekostenrichtlinie – „Ausübung seines Berufs“

2.1. Wortlaut

Nach Art. 7 Abs. 9 der EU-Wegekostenrichtlinie können die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen ermäßigte Mautgebühren vorsehen oder von der Maut befreien. Dazu gehört auch die folgende Kategorie von Fahrzeugen (Art. 7 Abs. 9 Buchst. b der Richtlinie):

„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[.]“⁸

Der Erwägungsgrund zu dieser Vorschrift lautet wie folgt:

„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.

7 Wissenschaftliche Dienste, Ausarbeitung WD 5 - 3000 - 089/24 vom 12. Juli 2024, Befreiung bestimmter Berufsgruppen von der LKW-Maut, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/1015564/69d21d34b1436062184afaaa5b84dc39/WD-5-089-24-pdf.pdf>; Ausarbeitung WD 5 - 3000 - 106/24 vom 13. August 2024, Befreiung bestimmter Berufsgruppen von der LKW-Maut – Mögliche Ergänzung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/1019490/566b6c9e07fc0789c6c8836c923d6641/WD-5-106-24-pdf.pdf>. Die Ausarbeitungen erörtern die Möglichkeit, Gärtnereibetriebe unter die Mautbefreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 10 BFStrMG zu subsumieren und eine entsprechende gesetzliche Klarstellung vorzunehmen.

8 EU-Wegekostenrichtlinie, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324&qid=1719914042540>.

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.“⁹

Ihrem Wortlaut nach schränkt die EU-Wegekostenrichtlinie die Möglichkeit der Mautbefreiung nicht auf bestimmte Berufsgruppen ein: Während das BFStrMG die Ausnahme auf den Passus „zur Ausübung seines **Handwerks** oder seines mit dem Handwerk **vergleichbaren** Berufs“ beschränkt, bezieht sich der Wortlaut der Richtlinie in der ersten Alternative generell auf die „Ausübung seines **Berufs**“.

Auch aus dem Erwägungsgrund zu Art. 7 Abs. 9 Buchst. b der EU-Wegekostenrichtlinie¹⁰ ergibt sich keine Beschränkung auf Handwerksberufe. Der Erwägungsgrund bezieht sich zwar in erster Linie auf Handwerker. Die Begründung lässt sich jedoch auch so verstehen, dass diese Berufsgruppe nur ein **Beispiel** ist, dass die Ausdehnung der Maut zu wesentlich umfangreicheren Belastungen führen kann. Dafür sprechen die Formulierungen „insbesondere“ und „etwa“. Ohnehin sind Erwägungsgründe unverbindlich.¹¹ Sie sind zwar bei der Auslegung des betreffenden Rechtsaktes zu berücksichtigen, da „der verfügende Teil eines Rechtsakts nicht von seiner

9 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, Erwägungsgrund 15, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32022L0362>.

10 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, Erwägungsgrund 15, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32022L0362>.

11 EuGH, Urteil vom 26. Januar 2021, Johannes Dietrich, Norbert Häring/Hessischer Rundfunk, C-422/19 und C-423/19, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=236962&pageIndex=0&doclang=de>, Rn. 64.

Begründung getrennt werden kann“.¹² Insbesondere können sie die Inhalte von Rechtsakten präzisieren und den Willen des Gesetzgebers verdeutlichen.¹³ Gleichwohl können Erwägungsgründe nicht herangezogen werden, „um von den Bestimmungen des betreffenden Rechtsakts abzuweichen, [oder] um diese Bestimmungen in einem Sinne auszulegen, der ihrem Wortlaut offensichtlich widerspricht“.¹⁴ Dementsprechend kann der Erwägungsgrund keine Einschränkungen begründen, die, wie hier, im Wortlaut des allein verbindlichen Artikels nicht angelegt sind.

2.2. Systematik

Nicht nur der Wortlaut, sondern auch eine systematische Auslegung des EU-Rechts sprechen gegen eine Verengung der EU-rechtlichen Befreiungsmöglichkeit auf bestimmte Berufsgruppen. So enthält Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter **Sozialvorschriften** im Straßenverkehr¹⁵ eine **strukturgleiche** und teilweise **wortgleiche** Ausnahmeverordnung. Diese Verordnung enthält Vorschriften zu Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr. Art. 3 grenzt den Geltungsbereich der Verordnung mittels unterschiedlicher Ausnahmetatbestände näher ein.¹⁶ So nimmt z. B. Art. 3 Buchst. a, aa bestimmte Beförderungen von den Sozialvorschriften der Verordnung aus:

„Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit folgenden Fahrzeugen:

-
- 12 EuGH, Urteil vom 26. März 2020, Hungeod Közlekedésfejlesztési, Földmérési, Út- és Vasúttervezési Kft. u. a./Közbeszerzési Hatóság Közbeszerzési Döntőbizottság, C-496/18 und C-497/18, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=224730&pageIndex=0&doclang=DE>, Rn. 69.
- 13 EuGH, Urteil vom 26. Januar 2021, Johannes Dietrich, Norbert Häring/Hessischer Rundfunk, C-422/19 und C-423/19, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=236962&pageIndex=0&doclang=de>, Rn. 64, m. w. Rspr.
- 14 EuGH, Urteil vom 26. Januar 2021, Johannes Dietrich, Norbert Häring/Hessischer Rundfunk, C-422/19 und C-423/19, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=236962&pageIndex=0&doclang=de>, Rn. 64; siehe dazu auch EuGH, Urteil vom 19. Dezember 2019, Patrick Grégor Puppincq u. a./Europäische Kommission, C-418/18P, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=221805&pageIndex=0&doclang=DE>, Rn. 76; EuGH, Urteil vom 13. September 2018, Česká pojišťovna a.s./WCZ, spol. s r. o., C-287/17, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=205670&pageIndex=0&doclang=de>, Rn. 33; EuGH, Urteil vom 19. Juni 2014, Karen Millen Fashions Ltd/Dunnes Stores, Dunnes Stores (Limerick) Ltd, C-345/13, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=153817&pageIndex=0&doclang=DE>, Rn. 31; EuGH, Urteil vom 12. Mai 2005, meta Fackler KG/Bundesrepublik Deutschland, C-444/03, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=59314&pageIndex=0&doclang=DE>, Rn. 25.
- 15 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20200820&qid=1720006046750>.
- 16 Vgl. hierzu Wissenschaftliche Dienste, Kurzinformation WD 5 - 3000 - 029/24 vom 15. Februar 2024, „Handwerkerklausel“ als Ausnahme von den EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr, <https://www.bundestag.de/resource/blob/996250/a0336d612150a1922963e50334fa437e/WD-5-029-24-pdf.pdf>.

[...] aa) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die

i) zur Beförderung von **Material**, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines **Berufes** benötigt, oder

ii) zur Auslieferung von **handwerklich** hergestellten Gütern, ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens, und unter der Bedingung, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und dass die Beförderung nicht gewerblich erfolgt“.

Der Europäische Gerichtshof¹⁷ und die Anwendungspraxis¹⁸ gehen davon aus, dass diese Ausnahme **nicht** auf bestimmte **Berufsgruppen** (z. B. Handwerker) begrenzt ist. Es kommt lediglich auf die Erfüllung der im Wortlaut der Norm genannten Tatbestandsvoraussetzungen an. Entsprechendes dürfte dann auch für die in den relevanten Teilen wortgleiche Ausnahmemöglichkeit nach der EU-Wegekostenrichtlinie gelten.¹⁹

3. Auslegung im Einzelfall

3.1. Garten- und Landschaftsbaubetriebe

Auf Garten- und Landschaftsbaubetriebe dürfte die Ausnahme in der EU-Wegkostenrichtlinie genauso anwendbar sein wie auf klassische Handwerker (z. B. Zimmermann, Maler oder Fußbodenleger). Wie Handwerker sind die Garten- und Landschaftsbaubetriebe darauf angewiesen, mit dem LKW Material, Ausrüstungen oder Maschinen zum Kunden zu transportieren, um dort ihre berufliche Tätigkeit auszuüben. Hier wäre etwa an die Beförderung von Mähmaschinen, Schneidewerkzeug oder Pflanzeerde zu denken.

17 Vgl. EuGH, Urteil vom 28. Juli 2011, Seeger, C-554/09, Rn. 26 ff. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=108321&pageIndex=0&doclang=de&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=13986295>. Der EuGH hatte zu entscheiden, inwieweit ein Wein- und Getränkehändler bei der Beförderung leerer Flaschen unter die Ausnahme von den Sozialvorschriften fällt. Dabei ging es um den Begriff „Material“ und um die Frage, ob der Weinhändler dieses zur Ausübung seiner Haupttätigkeit verwendet hat. Auf die beruflichen Eigenschaften des Getränkehändlers hat der EuGH in seiner Begründung jedoch nicht abgestellt.

18 Siehe Bundesamt für Logistik und Mobilität, Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr, September 2023, https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Rechtsvorschriften/Merkblaetter/Leitfaden_Rechtsvorschriften_BLRB.pdf?__blob=publicationFile&v=7, Ziff. 6.4. i. V. m. 2.1.2.; Götz Bopp, Die Handwerkerregelung in der Praxis, 19. März 2021, <https://gb-log.de/die-handwerkerregelung-in-der-praxis/#welche-taetigkeiten-fallen-unter-die-handwerkerklausel>.

19 Siehe bereits die in Fn. 7 zitierten Arbeiten der Wissenschaftliche Dienste, Ausarbeitung WD 5 - 3000 - 089/24 vom 12. Juli 2024, Befreiung bestimmter Berufsgruppen von der LKW-Maut, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/1015564/69d21d34b1436062184afaaa5b84dc39/WD-5-089-24-pdf.pdf> sowie Ausarbeitung WD 5 - 3000 -106/24 vom 13. August 2024, Befreiung bestimmter Berufsgruppen von der LKW-Maut – Mögliche Ergänzung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/1019490/566b6c9e07fc0789c6c8836c923d6641/WD-5-106-24-pdf.pdf>.

3.2. Tafeln

Ihre Waren erhalten die Tafeln in Form von Spenden.²⁰ Sie verfolgen keine eigenwirtschaftlichen Zwecke (§ 18 der Satzung der Tafel Deutschland e. V.²¹). Es geht vielmehr um soziale Zwecke, indem sie verwertbare Nahrungsmittel und Gegenstände des unmittelbaren persönlichen Bedarfs sammeln und diese Mitglieder an Bedürftige weiterleiten (§ 2). Der Transport dieser Güter dürfte wohl eher nicht unter die Ausnahme der Richtlinie fallen.

Bei den Waren handelt es sich nämlich zunächst nicht um handwerklich hergestellte Güter im Sinne von Art. 7 Abs. 9 Buchst. b der EU-Wegekostenrichtlinie. Auch die Voraussetzung „Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufs“ ist nicht erfüllt. Eine Einstufung der Waren in die einzig in Betracht kommende Kategorie „Material“ dürfte daran scheitern, dass sie in keinen Verarbeitungsprozess eingebunden sind. Insoweit dürften die vom EuGH formulierten Bedingungen zu Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr²² auch auf den vorliegenden Fall übertragbar sein. Art. 3 dieser Verordnung ist nämlich von der Struktur und vom Wortlaut her mit der Ausnahmenvorschrift in der EU-Wegekostenrichtlinie in den wesentlichen Teilen identisch. Beförderungen für die Lieferung, den Verkauf oder die Beseitigung von Waren sind laut EuGH von der Ausnahme nicht umfasst:

„Daraus folgt, dass das Material zur **Schaffung**, Änderung oder Verarbeitung einer **anderen** Sache verwendet werden soll oder dafür erforderlich ist und nicht nur einfach befördert werden soll, um selbst **geliefert**, verkauft oder beseitigt zu werden. Da das Material also einem Verarbeitungsprozess unterliegt, ist es keine Ware, die von ihrem Verwender zum Verkauf bestimmt ist.“²³

Die Tafeln transportieren die Güter lediglich im Hinblick auf die Abgabe an Bedürftige und nicht mit Blick auf einen Verarbeitungsprozess. Die Materialeigenschaft ist damit abzulehnen. Bei ehrenamtlichen Fahrern²⁴ könnte zusätzlich die Erfüllung des Merkmals „zur Ausübung seines

20 Die Tafel-Logistik, <https://www.tafel.de/ueber-uns/unsere-werte/logistik>.

21 Satzung der Tafel Deutschland e. V. v. 04. Juni 2021, https://www.tafel.de/fileadmin/media/ueber_uns/der_dachverband/Satzung_Fassung_vom_04.06.2021.pdf.

22 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20200820&qid=1720006046750>.

23 Vgl. EuGH, Urteil vom 28. Juli 2011, Seeger, C-554/09, Rn. 25, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=108321&pageIndex=0&doclang=de&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=13986295>. Der EuGH hatte zu entscheiden, inwieweit ein Wein- und Getränkehändler bei der Beförderung leerer Flaschen unter die Ausnahme von den Sozialvorschriften fällt. Dabei ging es um den Begriff „Material“ und um die Frage, ob der Weinhändler dieses zur Ausübung seiner Haupttätigkeit verwendet hat. Auf die beruflichen Eigenschaften des Getränkehändlers hat der EuGH in seiner Begründung jedoch nicht abgestellt.

24 Tafel Deutschland e. V., Grundsatz 2, <https://www.tafel.de/ueber-uns/unsere-werte/tafel-grundsätze>.

Berufs“ zweifelhaft sein. Beim Ehrenamt handelt es sich nämlich nicht um einen Beruf als Erwerbsquelle. Im Gegensatz zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr²⁵ enthält die EU-Wegekostenrichtlinie keinen Ausnahmetatbestand für „nicht gewerbliche Tätigkeiten“.

3.3. Rollende Supermärkte

Rollende Supermärkte (auch genannt „mobile Verkaufsläden“)²⁶ führen in der Regel eine begrenzte Auswahl des Produktsortiments eines klassischen Supermarktes (sogenannter Vollsortimenter).²⁷ Daneben existieren Spezialsortiment-Anbieter, die sich z. B. auf Obst- und Gemüse oder Milch- und Molkereiprodukte spezialisiert haben.²⁸ Sie transportieren die Waren in mobilen Verkaufsfahrzeugen mit unterschiedlichen Größen. Im Jahr 2014 gehörten 47 % der Fahrzeuge zur Fahrzeugklasse 3,5 – 7,5 t.²⁹ Die rollenden Supermärkte halten in verschiedenen Ortschaften im ländlichen Raum, um dort ihre Produkte zu verkaufen.³⁰ Sie dienen als Ersatz für stationäre Lebensmittelhändler, die sich vielerorts aus wirtschaftlichen Gründen aus dem ländlichen Raum zurückgezogen haben.³¹ Vor Ort werden keine Waren frisch hergestellt.³²

Wie bei den Tafeln dient auch der Transport bei rollenden Supermärkten der Beförderung von Gütern zur Abgabe bzw. zum Verkauf der Waren. Der Transport dient nicht der Beförderung von „Material“, welches der Fahrer bei der Ausübung seines Berufs in einem Verarbeitungsprozess einsetzt. Auch auf rollende Supermärkte dürfte damit Art. 7 Abs. 9 Buchst. b der EU-Wegekostenrichtlinie wohl keine Anwendung finden.

25 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20200820&qid=1720006046750>; vgl. Art. 3 Buchst. h.

26 Thünen-Institut für Ländliche Räume (Hrsg.), M. Kokorsch, P. Küpper: Trends der Nahversorgung in ländlichen Räumen, Thünen Working Paper 126 (2024), https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn061173.pdf, S. 6.

27 Fachverband „Mobile Verkaufsstellen“: Mitgliederbefragung 2014, https://www.bvlh.net/fileadmin/redaktion/downloads/pdf/Mitgliederbefragung_FV_Mobile_2014_web.pdf, S. 3.

28 Fachverband „Mobile Verkaufsstellen“: Mitgliederbefragung 2014, https://www.bvlh.net/fileadmin/redaktion/downloads/pdf/Mitgliederbefragung_FV_Mobile_2014_web.pdf, S. 3.

29 Fachverband „Mobile Verkaufsstellen“: Mitgliederbefragung 2014, https://www.bvlh.net/fileadmin/redaktion/downloads/pdf/Mitgliederbefragung_FV_Mobile_2014_web.pdf, S. 9.

30 Das Parlament: Supermärkte auf Rädern, 27. Juli 2009, <https://webarchiv.bundestag.de/archive/2009/1022/dasparlament/2009/31/Themenausgabe/25272205.html>.

31 Süddeutsche Zeitung: Hier rollt der Supermarkt, 22. April 2017, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ Einzelhandel-hier-kommt-der-supermarkt-auf-raedern-1.3469316>.

32 Süddeutsche Zeitung: Hier rollt der Supermarkt, 22. April 2017, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ Einzelhandel-hier-kommt-der-supermarkt-auf-raedern-1.3469316>; Das Parlament: Supermärkte auf Rädern, 27. Juli 2009, <https://webarchiv.bundestag.de/archive/2009/1022/dasparlament/2009/31/Themenausgabe/25272205.html>.

4. Umsetzung der Richtlinie in europäischen Nachbarländern

4.1. Österreich

§ 5 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG)³³ normiert keine Befreiungen von der Mautpflicht, die Garten- und Landschaftsbaubetriebe, Tafeln oder rollende Supermärkte umfassen könnten. Vielmehr enthält die Bestimmung eine Mautbefreiung für Fahrzeuge, die mit Blaulicht ausgestattet sind, sowie Fahrzeuge der Streitkräfte.³⁴ § 33 Abs. 18 Nr. 10 BStMG sieht eine Prüfung vor, inwieweit von Art. 7 Abs. 9 Buchst. b der EU-Wegekostenrichtlinie in der Zukunft Gebrauch gemacht werden könnte:

„Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat **bis zum 31. Dezember 2025** die aus der Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht resultierenden Auswirkungen insbesondere auf bestimmte Fahrzeuggruppen wie Wohnmobile und auf bestimmte Wirtschaftszweige wie den Tourismus zu evaluieren und in diesem Zusammenhang unter Befassung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auch die Umsetzbarkeit einer Tarifregelung für Fahrzeuge nach Maßgabe des **Art. 7 Abs. 9 Buchst. b der Richtlinie 1999/62/EG zu untersuchen.**“

In einer Gesetzesvorlage hat sich die Regierung zu einer solchen Mautbefreiung zurückhaltend kritisch geäußert:

„Eine derartige situative Tarifbegünstigung würde erstmals dazu führen, dass Fahrzeuge lediglich für bestimmte Fahrten und zusätzlich in Abhängigkeit vom Zweck der Fahrt tariflich begünstigt würden. Dadurch wären im elektronischen Mautsystem der ASFINAG u. a. regelmäßig Informationen über den **Zweck von konkreten Fahrten** erforderlich, die derzeit nicht erfasst werden können. Es ist daher von erheblichen Herausforderungen u. a. im Hinblick auf die Prozesse zur **Überprüfung** des Vorliegens der Voraussetzungen für eine Tarifbegünstigung, zur korrekten Einstufung, zur Kontrolle der ordnungsgemäßen Mautentrichtung sowie im Hinblick auf die technische Umsetzbarkeit im Rahmen der schon durch die Richtlinie (EU) 2019/520 für die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme vorgegebenen technischen Normen auszugehen.“³⁵

33 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/20002090/BStMG%2c%20Fassung%20vom%2018.09.2024.pdf>.

34 Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht in Art. 6 Abs. 2 Buchst. a eine entsprechende Befreiungsmöglichkeit vor für „Fahrzeuge der nationalen Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenwartungsdienstes“.

35 Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 und des ASFINAG-Gesetzes, https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/I/2204/fname_1583934.pdf, S. 10.

4.2. Tschechien

Nach § 22 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 13/1997 (Slg.) in der aktuellen Version vom 1. Juli 2024 ist in Tschechien die Benutzung einer mautpflichtigen Straße durch ein Straßenkraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mautpflichtig.³⁶ Das Fahrzeug muss im elektronischen Mautsystem registriert und zwecks Kontrolle mit einer elektronischen Vorrichtung (Bordgerät) versehen sein. Die Befreiung von der Gebührenpflicht ist in Tschechien in § 20a des Gesetzes Nr. 13/1997 (Slg.) geregelt.³⁷ **Gebührenfrei** sind demnach lediglich Fahrzeuge **offizieller Stellen**, z. B. der Polizei oder Feuerwehr.³⁸ Damit hat Tschechien sowie Österreich lediglich von der Befreiungsmöglichkeit in Art. 6 Abs. 2 Buchst. a der EU-Wegekostenrichtlinie Gebrauch gemacht.³⁹

Eine Befreiung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Garten- und Landschaftsbaubetriebe, Tafeln oder rollenden Supermärkte mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen von der Lkw-Maut ist auch in Tschechien nicht vorgesehen.

36 Gesetz Nr. 13/1997 (Slg.), <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.

37 Gesetz Nr. 13/1997 (Slg.), <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.

38 <https://myto.cz/de/charged-vehicles/vehicles-exempt-from-toll-payment>.

39 Art. 6 Abs. 2 Buchst. a der EU-Wegekostenrichtlinie sieht eine Befreiungsmöglichkeit vor für „Fahrzeuge der nationalen Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenwartungsdienstes“.