

The background image shows a large, multi-story historic building with a prominent clock tower featuring two clock faces. The building has a mix of stone and brickwork and many windows. In the foreground, there are trees with green and yellowing leaves, and a stone wall with a metal railing. A semi-transparent white box is overlaid on the left side of the image, containing text.

# Juristische Problembereiche

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

# I. Handwerkererausnahme

## 1. *Hintergrund und Ausgestaltung*

- europarechtlich veranlasste Erstreckung der Mautpflicht einschließlich CO<sub>2</sub>-Komponente auf Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren technisch zulässige Gesamtmasse mehr als 3,5 (zuvor: 7,5) Tonnen beträgt, durch das Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (2023)
- Folge: Erweiterung der Ausnahmen in § 1 Abs. 2 BFStrMG

- hier: § 1 Abs. 2 S. 1 BFStrMG

Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten, wenn folgende Fahrzeuge verwendet werden: ...

Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 Satz 2 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.

- Hintergrund: Art. 7 Abs. 9 Richtlinie 1999/62/EG

„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“.

## 2. Reichweite der Ausnahme

- Gesetzesbegründung: Fahrzeugverwendung „im Rahmen des Werkverkehrs und nicht des Güterkraftverkehrs“ (i.S.v. § 1 GüKG) → „Ausnahme findet keine Anwendung, wenn es sich bei dem Fahrer um einen Berufskraftfahrer in Berufsausübung handelt.“
- Handwerk
  - zulassungspflichtige und zulassungsfreie Handwerke i.S.v. Anlage A und B Abschn. 1 HwO
  - handwerksähnliche Gewerbe i.S.v. § 18 Abs. 2 S. 2 HwO

- P: Was sind „dem Handwerk vergleichbare Berufe“?
  - keine handwerksrechtliche Begrifflichkeit
  - unbestimmter Rechtsbegriff
  - Auslegung ergibt: = diejenigen Berufe qualifizieren, für die eine „handwerksmäßige“ Leistungserbringung unter Einschluss von damit untrennbar verbundenen Transportnotwendigkeiten typisch ist

- Konkretisierung durch BALM „Liste der handwerklichen Tätigkeiten im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 BFStrMG (Stand: Juni 2024)

„Liste der handwerklichen Tätigkeiten im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 10 BFStrMG enthält alle Gewerbe, die laut HwO als zulassungspflichtige Handwerke, als zulassungsfreie Handwerke oder als handwerksähnliche Gewerbe betrieben werden können und die dem Handwerk zugeordneten anerkannten Ausbildungsberufe aus dem jährlich im Amtlichen Teil des Bundesanzeigers veröffentlichten „Verzeichnis der anerkannten Ausbildungsberufe“ (VerA - zuletzt BAnz AT 04.06.2024 B5), deren Tätigkeitsprofil mit dem eines Handwerksberufs vergleichbar ist. ...Diese Liste der handwerklichen Tätigkeiten im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 10 BFStrMG ist abschließend und kann dem Rechtsanwender bei der Auslegung der Ausnahmegvorschrift nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 10 BFStrMG als Hilfestellung dienen.“

- Kompetenz?
- Rechtsverbindlichkeit?
- Berufsbildungsgesetz (BBiG) als Grundlage des Verzeichnis der anerkannten Ausbildungsberufe ohne Bezug zum Mautrecht
- Folgen:
  - eigenständige mautrechtliche Bestimmung auf Grundlage des jeweiligen Berufsbildes notwendig
  - Rechtsunsicherheit

### **3. Rechtspolitische Angemessenheit?**

- Ausnahme an sich (+)
- Beschränkung?
  - Verfassungskonformität (+)
  - aber: ähnliche Nutzung von Kraftfahrzeugen für den Gütertransport > 3,5 t auch jenseits des Handwerks und dem Handwerk vergleichbarer Berufe
    - z.B. „rollende Supermärkte“
  - Europarecht ließe Einbeziehung zu

## II. Kalkulation der Infrastrukturkosten

- Art. 7b Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (Wegekostenrichtlinie)

(1) Die Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge beruhen auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten. *Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge müssen sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren [= ex. Art. 7 Abs. 9].* Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren können auch eine Kapitalverzinsung und/oder eine Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen.

(2) Die berücksichtigten Kosten müssen sich auf das Netz oder den Teil des Netzes, in dem Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge erhoben werden, und auf die gebührenpflichtigen Fahrzeuge beziehen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, nur einen Prozentsatz dieser Kosten anzulasten.

- **EuGH, Urteil vom 28. Oktober 2020 – C-321/19**
  1. Art. 7 Abs. 9 [a.F.] 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 in der durch die Richtlinie 2006/38/EG des Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass die Kosten der Verkehrspolizei nicht unter den Begriff der „Kosten für [den] Betrieb“ im Sinne dieser Bestimmung fallen.
  2. Art. 7 Abs. 9 der Richtlinie 1999/62 in der durch die Richtlinie 2006/38 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass er dem entgegensteht, dass die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren die Infrastrukturkosten des betreffenden Verkehrswegenetzes wegen nicht unerheblicher Berechnungsfehler oder wegen der Berücksichtigung von Kosten, die nicht unter den Begriff der „Infrastrukturkosten“ im Sinne dieser Bestimmung fallen, um 3,8 % bzw. 6 % übersteigen.

3. Der Einzelne kann sich vor den nationalen Gerichten gegenüber einem Mitgliedstaat unmittelbar auf die Verpflichtung aus Art. 7 Abs. 9 und Art. 7a Abs. 1 und 2 der Richtlinie 1999/62 in der durch die Richtlinie 2006/38 geänderten Fassung, ausschließlich die Infrastrukturkosten im Sinne von Art. 7 Abs. 9 zu berücksichtigen, berufen, wenn der Mitgliedstaat dieser Verpflichtung nicht nachgekommen ist oder sie nicht ordnungsgemäß umgesetzt hat.
  4. Die Richtlinie 1999/62 in der durch die Richtlinie 2006/38 geänderten Fassung ist im Hinblick auf Rn. 138 des Urteils vom 26. September 2000, Kommission/Österreich (C-205/98, EU:C:2000:493), dahin auszulegen, dass sie dem entgegensteht, dass ein überhöhter Mautgebührensatz durch eine im gerichtlichen Verfahren eingereichte Neuberechnung der Infrastrukturkosten nachträglich gerechtfertigt wird.
- Folge: Rückforderungsstreitigkeiten

- **OVG Münster, Urteil v. 30.11.2021 – 9 A 118/16**

Die in Anlage 4 zu § 14 Abs. 3 BFStrMG normierten Mautsätze verstoßen teilweise gegen Unionsrecht. Sie stehen teilweise nicht mit den Vorgaben der im Zeitpunkt der Mauterhebung in den Jahren 2010 und 2011 geltenden Wegekostenrichtlinie (Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG) zur Mautkalkulation im Einklang.

Die Wegekostenrichtlinie belässt den Mitgliedstaaten einen erheblichen Gestaltungsspielraum bei der Kalkulation der Mautgebühren, der allerdings durch Art. 7 Abs. 9 Wegekostenrichtlinie begrenzt wird. Eine unzulässige Überschreitung der Infrastrukturkosten im Sinne dieser Vorschrift liegt unter anderem vor, wenn - zum Beispiel durch die Wahl einer bestimmten Kalkulationsmethode - Kosten angesetzt werden, die der wirtschaftlichen Realität nicht entsprechen.

Eine unionsrechtswidrige Kostenüberschreitung begründet jeder Berechnungsfehler, der sich auf die Höhe der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühr auswirkt. Eine Fehlertoleranz oder Bagatellgrenze bei Kalkulationsmängeln gibt es im Anwendungsbereich der Wegekostenrichtlinie nicht.

Der Ansatz eines Tagesneuwerts bzw. Wiederbeschaffungswerts im Rahmen der Eigenkapitalverzinsung des Grundvermögens im Wegekostengutachten 2007 führt zu einer unionsrechtswidrigen Überschreitung der Infrastrukturkosten i. S. d. Art. 7 Abs. 9 Wegekostenrichtlinie.

- aber Indexierung der Kaufpreise ist zulässig (Rn. 185)
- → europarechtswidrige Doppelbelastung der Mautpflichtigen durch höhere Zinsbasis?

Mautgebühren sind zurückzuerstatten, soweit sie unter Verstoß gegen das Unionsrecht erhoben worden sind. Der Anteil der vollständig herauszurechnenden Kapitalkosten des Grundvermögens beträgt 4,91 % des gewogenen durchschnittlichen Mautsatzes.

Ein Anspruch auf Verzinsung des Rückerstattungsbetrags vom Zeitpunkt der Mautzahlung bis zur Erstattung ergibt sich unmittelbar aus dem Unionsrecht.



—  
Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!