



Lkw-Maut

Leitfaden für die Praxis

Vorwort

Dieser Leitfaden gibt einen praxisnahen Überblick über die rechtlichen Grundlagen rund um das Thema Maut für Lkw-Fahrer, Unternehmer und Behörden. Mit vielen Praxisbeispielen, hilfreichen Links, Nennung der richtigen Ansprechpartner, wichtigen Hinweisen und übersichtlicher Darstellung ist der Leitfaden als Anwendungshilfe konzipiert.

Er berücksichtigt die geltende nationale und europäische Rechtslage bis September 2025. Grundlage des Leitfadens sind das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG), die Lkw-Maut-Verordnung (Lkw-MautV) und die Bundesstraßenmaut-Knotenpunktverordnung (BStrMKnotV) im Kontext der Wegekostenrichtlinie 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 (Amtsblatt EG 1999 Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S. 42 ff.) in der durch die Richtlinie 2022/362/EU vom 24. Februar 2022 (Abl. EU 2022 Nr. L 69 vom 4. März 2022, S. 1 ff.) geänderten Fassung.

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) hat diesen Leitfaden erarbeitet. Der Nachdruck zu kommerziellen Zwecken, auch auszugsweise, ist nur nach Genehmigung des BALM gestattet.

Stand: 22. September 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Anwendungsbereich der Mautpflicht.....	5
1.1	Bedeutung und Nutzen der Maut	5
1.2	Mautpflichtige Fahrzeuge.....	5
1.2.1	Generelle Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr.....	7
1.2.2	Ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt	8
1.2.3	Überwiegend für den Güterkraftverkehr bestimmt	9
1.2.4	Verwendung im Güterkraftverkehr	11
2	Ausnahmen	13
2.1	Voraussetzungen für die Befreiung von der Maut.....	13
2.1.1	Kraftomnibusse.....	13
2.1.2	Fahrzeuge der Feuerwehr, anderer Notdienste sowie der Polizei	14
2.1.3	Fahrzeuge ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst, einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst	14
2.1.4	Fahrzeuge ausschließlich für Zwecke des Schaustellers - und Zirkusgewerbes	16
2.1.5	Humanitäre Hilfstransporte	18
2.1.6	Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie die damit verbundenen Leerfahrten	19
2.1.6.1	Beförderung und Leerfahrten für eigene Zwecke	20
2.1.6.2	Beförderungen im Rahmen der Nachbarschaftshilfe	23
2.1.6.3	Beförderung im Rahmen eines wirtschaftlichen Zusammenschlusses	24
2.1.6.4	Beförderung mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von max. 40 km/h	25
2.1.7	Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen.....	26
2.1.8	Emissionsfreie Fahrzeuge	26
2.1.8.1	Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge mit einer tzGm von über 4,25 t.....	27

2.1.8.2	Emissionsfreie Fahrzeuge mit einer tzGm von bis zu 4,25 t	29
2.1.9	Handwerkerausnahme	29
2.1.10	Fahrten mit einem Unimog oder Traktor	32
2.1.11	Fahrten mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine oder einer Anhängerarbeitsmaschine	33
2.1.12	Fahrten mit einem Fahrzeug, das als Werkstattfahrzeug zugelassen ist	34
3	Mautpflichtiges Straßennetz und Mauthöhe.....	34
3.1	Mautpflichtiges Straßennetz	34
3.2	Mauthöhe: Berechnung der Gebühr	35
3.2.1	Kohlenstoffdioxid (CO ₂) – Emissionsklasse.....	35
3.2.2	Schadstoffklasse	37
3.2.3	Gewichtsklasse.....	41
3.2.4	Achsanzahl	42
4	Mauterhebungssystem und Zahlungsarten	42
4.1	Mauterhebungssystem	42
4.2	Zahlungsarten	43
	Abkürzungsverzeichnis	45

Thema	Allgemeine Informationen	Ergänzende Informationen
1 Anwendungsbereich der Mautpflicht		
1.1 Bedeutung und Nutzen der Maut	Die Lkw-Maut ist eine streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr. Sie gilt für schwere Nutzfahrzeuge auf Autobahnen und Bundesstraßen. Die Maut-Einnahmen sorgen für den Erhalt und Ausbau des Verkehrsnetzes und leisten so einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Die Maut trägt dazu bei, dass emissionsarme Fahrzeuge für Transportunternehmen an Attraktivität gewinnen. Außerdem verlagern immer mehr Firmen ihren Gütertransport auf umweltfreundlichere Alternativen wie die Schienen oder das Binnenschiff. Ziel des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) ist es, im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten zu realisieren und den Lkw-Verkehr stärker an der Finanzierung der Infrastruktur zu beteiligen. Dies ist der Systemwechsel von der alleinigen Finanzierung über die Steuer zu einer Nutzerfinanzierung durch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Gebühr („Maut“). Die tatsächliche Nutzung bestimmt den Umfang der Benutzungsgebühr. Das BFStrMG ist zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich.	Die Lkw-Maut in Deutschland auf Bundesfernstraßen ist eine fahrleistungsabhängige Maut. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) überwacht die ordnungsgemäße Entrichtung der Lkw-Maut im gesamten Bundesgebiet nach dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Nutzung von Bundesfernstraßen (BFStrMG). Das BALM wird im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), welches ihm Aufgaben überträgt, tätig. Weitere Informationen rund um das Thema Maut sind unter www.balm.bund.de zu finden.
1.2 Mautpflichtige Fahrzeuge	Seit dem 1. Juli 2024 sind alle in- und ausländischen Kraftfahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) von mehr als 3,5 Tonnen auf Bundesautobahnen einschließlich der Tank- und Rastanlagen und Bundesstraßen mautpflichtig. Sie beginnt mit der Auffahrt auf die Bundesfernstraße. Die Mautpflicht gilt nur für Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind (1. Alternative) oder dafür verwendet werden (2. Alternative), vgl. § 1 Abs. 1 BFStrMG.	

Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr „bestimmt“ sind	Mautpflicht besteht, wenn eine der beiden Alternativen erfüllt ist. Fahrzeugkombinationen sind nur mautpflichtig, wenn die tzGm des Zugfahrzeugs über 3,5 Tonnen liegt. <u>Mautpflicht nach der 1. Alternative</u> Die Mautpflicht ergibt sich in diesem Fall aus der generellen Zweckbestimmung des Fahrzeugs für den Güterkraftverkehr auf Grund typischer Fahrzeug- und Aufbauarten, wie zum Beispiel bei Sattelkraftfahrzeugen oder Lastkraftwagen. Für den Vollzug der 1. Alternative der Mautpflicht ist daher darauf abzustellen, ob Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nach ihren objektiven Merkmalen der Fahrzeug- und Aufbauart generell überwiegend dazu dienen sollen, Güter auf Straßen zu transportieren. Zu beurteilen ist also, ob die objektiven Konstruktionsmerkmale eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination 1. generell dazu dienen sollen, Güter auf Straßen zu transportieren <u>und</u> 2. diese Konstruktionsmerkmale für den Transport von Gütern überwiegen.	Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in seiner Entscheidung klargestellt, dass es bei der Frage, ob ein Fahrzeug als „für den Güterkraftverkehr bestimmt“ einzustufen ist, nicht darauf ankommt, wie es tatsächlich genutzt wird. Entscheidend sind vielmehr die objektiv feststellbaren, vom Hersteller beabsichtigten Eigenschaften des Fahrzeugs (bauartbedingte Eignung, technische Spezifikationen). Es ist demnach auf die generelle Zweckbestimmung des Fahrzeugs unabhängig vom Verwendungszweck im Einzelfall abzustellen. - EuGH (sechste Kammer), Urteil vom 28. Oktober 1999 (C-193/98) Insbesondere unterliegen auch die im Werkverkehr beladen oder unbeladen eingesetzten Fahrzeuge der Mautpflicht nach der 1. Alternative des Fahrzeugbegriffs. Auch die Benutzung des mautpflichtigen Streckennetzes zum Zweck der Überführung von Kraftfahrzeugen ist mautpflichtig (Oberverwaltungsgericht (OVG) Berlin, Urteil vom 26. März 2009 in dem Verfahren OVG 1 B 15.08).
Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr „verwendet“ werden	<u>Mautpflicht nach der 2. Alternative</u> Mautpflicht besteht auch für Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Fahrzeugart und ihrer Aufbauten eigentlich nicht für den Güterkraftverkehr bestimmt sind (z.B. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen), die aber Güterkraftverkehr nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) durchführen. Von Bedeutung ist, ob bei der jeweiligen Fahrt entgeltlich	Nach der 2. Alternative folgt eine einzelfahrtbezogene (konkret-individuelle) Beurteilung der Durchführung von Güterkraftverkehr.

	oder geschäftsmäßig Güter im Sinne des § 1 GüKG (Güterkraftverkehr oder Werkverkehr) befördert werden. Kommunale Fahrzeuge sind grundsätzlich mautpflichtig. Handwerksfahrzeuge sind unter bestimmten Voraussetzungen von der Mautpflicht befreit (s. 2.1.9).	
1.2.1 Generelle Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr § 1 Abs. 1 S. 2 Nr.1, 1.Alt. BFStrMG	Die generelle Zweckbestimmung eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination für den Güterkraftverkehr muss unabhängig vom (subjektiven) Verwendungszweck im Einzelfall bestehen. Entscheidend ist, ob das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination bei abstrakt-genereller Betrachtungsweise der objektiven Konstruktionsmerkmale im Rahmen seiner bzw. ihrer typischen Zweckbestimmung für einen regelmäßigen und auf Dauer angelegten Einsatz im Güterkraftverkehr geeignet und bestimmt ist. Auf den Transport einer Ladung sowie den mit einer Fahrt verbundenen Zweck kommt es hierbei also – im Rahmen der 1. Alternative – <u>nicht</u> an. Verfügt ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination über Konstruktionsmerkmale, die eine typische Zweckbestimmung für den Transport von Gütern auf Straßen bestätigen, kommt es auf andersgeartete subjektive Zweckbestimmungen nicht an. Diese Fahrzeuge sind mautpflichtig unabhängig davon, ob • es sich um eine Privatfahrt handelt, • tatsächlich Güter befördert werden oder es sich um eine Leerfahrt handelt, • die Güterbeförderung gewerblich oder zu eigenen Zwecken (Werkverkehr) erfolgt	Beschluss des OVG Münster vom 30. Januar 2002 in dem Verfahren 9 A 5298/00, Rn. 10. Im Gegensatz zu der 2. Alternative, bei der auf eine konkret-individuelle Betrachtungsweise abgestellt wird (s. 1.2.4). Siehe Ausführungen zu Fahrten mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine oder einer Anhängerarbeitsmaschine unter 2.1.11.

(Sattel-) Zugmaschine	oder das betreffende Fahrzeug von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist. Es ist ferner grundsätzlich unerheblich, welche Art von Kennzeichen (z.B. schwarze, rote, grüne, Kurzzeit-, Saison- oder Ausfuhrkennzeichen) verwendet werden. Die Mautpflicht einzeln fahrender Sattelzugmaschinen nach der 1. Alternative des Fahrzeugbegriffs kann nicht losgelöst von ihrer grundsätzlichen Funktion im jeweiligen Unternehmen beurteilt werden. Dient die Zugmaschine - was der Regelfall sein wird - grundsätzlich als Zugfahrzeug für einen Auflieger, dessen Zweckbestimmung auf den Transport von Gütern gerichtet ist, erfasst diese grundsätzliche Zweckbestimmung auch die Zugmaschine. Da auf eine generelle Zweckbestimmung und nicht auf die Verwendung im Einzelfall abzustellen ist, liegt eine Bestimmung zum Güterkraftverkehr somit auch dann vor, wenn eine derartige Sattelzugmaschine in einzelnen Fällen solo fährt.	
1.2.2 Ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt § 1 Abs. 1 S. 2 Nr.1, 1.Alt. BFStrMG	Handelt es sich um Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich nur für Zwecke des Güterkraftverkehrs konstruiert sind, so ist die Voraussetzung der überwiegenden Zweckbestimmung offensichtlich (mehr als) erfüllt. Entsprechend ausgestattete Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen unterliegen daher ohne weiteres der Mautpflicht nach der 1. Alternative. Diese Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen sind aufgrund ihrer Merkmale dazu bestimmt, regelmäßig und auf Dauer am Wettbewerb im Güterkraftverkehr teilzunehmen.	Typische Beispiele derartiger Fahrzeuge sind Lkw beliebiger Bauart, beispielsweise Tankwagen, offener Kasten, geschlossener Kasten oder für Austauschlasten (ATL) wie Container oder Wechselbrücken, Zugmaschinen (Schlüsselnummer 87 0000, z.B. entsprechend zugelassene Unimogs), Sattelzugmaschinen (Schlüsselnummer 88 0000) und land- oder forstwirtschaftliche (LOF) Sattelzugmaschinen (Schlüsselnummer 90 0000) sowie die Fahrzeugkombinationen dieser Fahrzeuge mit reinen Transportanhängern bzw. Transportaufliegern. Siehe Ausführungen zu Fahrten mit einem Unimog oder Traktor unter 2.1.10. Siehe dazu Beschluss des OVG Münster vom 30. Januar 2002 in dem Verfahren 9 A 5298/00 Rn. 12.

Ausstattung mit Schlafstätten Technische Hilfseinrichtung	Auch die Ausstattung solcher Fahrzeuge mit Schlafstätten für das Fahrpersonal <u>ändert nichts</u> an der ausschließlichen Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr. Technischen Hilfseinrichtungen zum Be- und Entladen eines schweren Nutzfahrzeugs kommt generell <u>keine selbständige Bedeutung</u> für einen – vom Transport unabhängigen – Zweck zu. Selbige qualifizieren ein Fahrzeug auch nicht als selbstfahrende Arbeitsmaschine im Sinne des § 2 Nr. 17 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV). Vielmehr besteht lediglich eine dem Transportzweck untergeordnete, dienende Funktion technischer Hilfseinrichtungen zum Be- und Entladen, die der Annahme einer ausschließlichen Bestimmung des Fahrzeugs für den Güterkraftverkehr <u>nicht entgegensteht</u>.	
1.2.3 Überwiegend für den Güterkraftverkehr bestimmt § 1 Abs. 1 S. 2 Nr.1, 1.Alt. BFStrMG Sonstige Kfz	Eine oder sogar mehrere selbständig neben den Zweck des Güterkraftverkehrs tretende Zweckbestimmungen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination (beispielsweise für die Personenbeförderung (s. 2.1.7) bzw. den Aufenthalt von Personen und/oder die Verrichtung von Arbeiten) bleiben <u>unbeachtlich</u>, soweit diese nicht überwiegen. Die Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr muss also nachhaltig festzustellen sein und im Vordergrund stehen. Diese Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr muss überwiegen. Dann sind weitere selbständige Zweckbestimmungen unerheblich und es besteht Mautpflicht nach der 1. Alternative. Wegen der Vielzahl unterschiedlicher So. (Sonstige)-Kfz kann die Frage der Mautpflicht nicht einheitlich beantwortet werden, vielmehr bedarf es einer genauen Prüfung im Einzelfall. Die Einbauten oder Umbauten für andere Zwecke als den	

Reine Werkstattwagen	Güterkraftverkehr dürfen nicht so nachhaltig sein, dass die Zweckbestimmung für den Gütertransport in solchen Fällen im Gesamtkonzept bei lebensnaher Betrachtung lediglich noch von gleichgewichtiger oder sogar untergeordneter Bedeutung gegenüber dem oder den anderen Zwecken ist. Reine Werkstattwagen und Fahrzeuge, die von ihrem Aufbau her einem Rüstwagen der Feuerwehr gleichen und zur Aufnahme diverser festgelegter (Spezial-)Werkzeuge (als Zubehör zum Fahrzeug) vorgesehen sind, nicht aber zusätzlich noch über eine überwiegende Ladefläche zur Beförderung beliebiger Güter verfügen, sind nicht mautpflichtig nach der 1. Alternative des Fahrzeugbegriffs. Das Gleiche gilt für Fahrzeuge, die z.B. vollständig zu Konferenz- oder Ausstellungsräumen umgebaut oder als fahrende Klinik- oder Röntgenfahrzeuge ausgestattet wurden. <u>Fehlt es an einer überwiegenden dauerhaften Umgestaltung</u> von Fahrzeugen mit festen Einbauten, die einer Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr entgegenstehen und welche nur mit erheblichem Aufwand wieder rückgängig gemacht werden könnten, so besteht Mautpflicht nach der 1. Alternative des Fahrzeugbegriffs. In solchen Fällen muss angenommen werden, dass die Umgestaltung des Fahrzeugs nicht nachhaltig ist und daher die Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr überwiegt.	
Mehrzweckfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen	Seit der am 31. März 2017 geänderten Fahrzeugdefinition fallen einzeln fahrende Mehrzweckfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen von Mehrzweckfahrzeugen, bei welchen sowohl das Motorfahrzeug als auch der Anhänger – neben einer	

	sonstigen Zweckbestimmung (oder sogar mehreren sonstigen Zweckbestimmungen) – über eine Ausstattung zur Beförderung von Ladung verfügt, wenn die Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr mit Blick auf die Ausstattung der gesamten Fahrzeugkombination gegenüber sonstigen Zwecken überwiegt, unter die Mautpflicht der 1. Alternative. Auch bei Fahrzeugkombinationen von Fahrzeugen unterschiedlicher Zweckbestimmung, bei welchen entweder das Motorfahrzeug oder der Anhänger über keine Ausstattung zur Beförderung von Ladung verfügt, kann sich eine Mautpflicht nach der 1. Alternative ergeben. Dies setzt jedoch voraus, dass die Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr mit Blick auf die Ausstattung der gesamten Fahrzeugkombination gegenüber sonstigen Zwecken <u>deutlich überwiegt</u> und es sich bei dem (objektiv festzustellenden) Transportzweck um den wesentlichen Teil der Zwecksetzung handelt. Letzterer darf nicht gegenüber anderen Zwecken bloß gleichgewichtig oder sogar untergeordnet sein. Es ist auf den Gesamteindruck eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination abzustellen.	
1.2.4 Verwendung im Güterkraftverkehr § 1 Abs. 1 S. 2 Nr.1, 2.Alt. BFStrMG	Während es sich bei der 1. Alternative um die auf eine konkrete Fahrt bezogene abstrakt-generelle Betrachtung der objektiven Merkmale (Fahrzeug- und Aufbauart) von Fahrzeugen handelt, erfolgt bei der 2. Alternative eine fahrtbezogene konkret-individuelle Betrachtung des Fahrzeugeinsatzes im Güterkraftverkehr (§ 1 GüKG). Hierbei sind die Ausnahmen nach § 2 GüKG unbeachtlich, soweit diese im BFStrMG nicht ausnahmsweise in Anwendung gesetzt werden, wie dies gegenwärtig einzig nur bei der Ausnahme für die land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge nach	Der Gesetzgeber hat zudem in der Bundestagsdrucksache (BT-Drucksache) 18/9440 (S. 16) deutlich gemacht, dass sich durch den Austausch des Verbs von „eingesetzt“ zu „verwendet“ <u>keine Änderungen</u> der bisherigen Auslegung ergeben: „Bei der zweiten Alternative der Mautpflicht ändert sich durch die bloße Änderung des Verbs (künftig „verwendet“ statt bislang „eingesetzt“) nichts an der einzelfahrtbezogenen Beurteilung der Durchführung von Güterkraftverkehr...“. Nach der Gesetzesbegründung (vgl. BT-Drucksache 16/10388, S. 9) wird der zweiteilige Fahrzeugbegriff in

Leerfahrten	§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 BFStrMG i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG der Fall ist. Gemäß der 2. Alternative des Fahrzeugbegriffs besteht die Mautpflicht für Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im Güterkraftverkehr verwendet werden. Die selbständige 2. Alternative der Fahrzeugdefinition macht somit eine Prüfung erforderlich, ob es sich bei der zu beurteilenden Fahrt um Güterkraftverkehr handelt, also ob konkret Güter transportiert werden. Hierbei sind die Definitionskriterien des Güterkraftverkehrs (§ 1 GüKG) zu beachten. Werden die Definitionskriterien des Güterkraftverkehrs nach § 1 GüKG nicht erfüllt, so ist auch die 2. Alternative des Fahrzeugbegriffs nicht einschlägig. Bei einer Fahrzeugkombination entfällt die Mautpflicht nach der 2. Alternative erst dann, soweit weder mit Blick auf das Motorfahrzeug noch mit Blick auf den Anhänger eine Verwendung im Güterkraftverkehr festgestellt werden kann. Für Zwecke der Mautpflicht ist es unerheblich, ob es sich um Werkverkehr im Sinne des § 1 Absätze 2 und 3 GüKG oder um gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 Abs. 4 GüKG handelt. Handelt es sich <u>nicht um eine entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung</u>, so ist eine solche nicht als Güterkraftverkehr zu bewerten. Dies ist bspw. bei Beförderungen von Gütern durch Privatpersonen für eigene Zwecke und bei Beförderung von Gütern für mildtätige oder kirchliche Zwecke der Fall. Leerfahrten stellen keine Beförderung von Gütern und somit keinen Güterkraftverkehr dar.	erster Linie als <u>Korrektiv</u> für die Fälle verstanden, in welchen konkret Güterkraftverkehr nach dem GüKG durchgeführt wird, eine Mauterhebung früher aber daran scheiterte, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen eingesetzt wurden, die über keine für den Güterkraftverkehr typischen Fahrzeug- und Aufbauarten verfügten, bzw. nicht ausschließlich für den Güterkraftverkehr zweckbestimmt waren. Der 2. Alternative der Mautpflicht kommt somit insbesondere Bedeutung für Grenzfälle zu, die früher nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten.
--------------------	--	---

2 Ausnahmen		
2.1 Voraussetzungen für die Befreiung von der Maut	Nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) sind bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nicht mautpflichtig. Hierbei handelt es sich einerseits um Fahrzeuge, die nicht unter die Definitionskriterien des mautpflichtigen Fahrzeugs fallen und andererseits um Fahrzeuge, für welche der Gesetzgeber spezielle Ausnahmetatbestände geschaffen hat. Ob ein Fahrzeug mautpflichtig ist oder nicht, ergibt sich in allen Fällen unmittelbar aus dem Gesetz.	Vgl. § 1 Abs. 2 BFStrMG.
2.1.1 Kraftomnibusse Befreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BFStrMG	Busse jeder Bauart unterliegen nicht der Mautpflicht, auch wenn der Begriff des Kraftomnibusses prinzipiell nicht den Begriff des Oberleitungsomnibusses – auch als „Obus“ oder „Trolleybus“ bezeichnet – mit einschließt. Denn Bussen jeder Bauart fehlt es an der für die 1. Alternative der Mautpflicht (§ 1 Abs. 1 S. 2 Nr. 1, 1. Alternative BFStrMG) erforderlichen Bestimmung für den Güterkraftverkehr. Kam der gesonderten Erwähnung der Kraftomnibusse in dem Katalog der nicht mautpflichtigen Fahrzeuge bis zur Einführung der 2. Alternative der Mautpflicht nur eine rein deklaratorische und bekräftigende Bedeutung zu, so hat diese im Zusammenhang mit § 1 Abs. 1 S. 2 Nr. 1, 2. Alternative BFStrMG (Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr verwendet werden) neue Bedeutung gewonnen. Selbst wenn in ungewöhnlichen Grenzfällen mit Bussen Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 GüKG betrieben werden sollte (prinzipiell ist Güterkraftverkehr auch mit Fahrzeugen der Personenbeförderung denkbar), bleiben die Kraftomnibusse durch die Nennung in § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BFStrMG gleichwohl stets mautbefreit . Da Oberleitungsomnibusse bislang nur im ÖPNV eingesetzt werden und regelmäßig	Vgl. Begriffsdefinitionen in § 4 Abs. 3 und Abs. 4 Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

	auch emissionsfreie Fahrzeuge sind, besteht auch insoweit keine Mautpflicht.	
2.1.2 Fahrzeuge der Feuerwehr, anderer Notdienste sowie der Polizei Befreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BFStrMG	Voraussetzungen für die Mautbefreiung von Feuerwehrfahrzeugen (Mautbefreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BFStrMG) sind • eine unmittelbare Zulassung auf eine Feuerwehr (Berufsfeuerwehr, Freiwillige Feuerwehr, Werkfeuerwehr) oder eine Stadt/Gemeinde/Kreisverwaltung sowie • äußerliche Erkennbarkeit für diesen Zweck. Äußerlich erkennbare Polizeifahrzeuge der Gebietskörperschaften sind ebenfalls von der Maut befreit. Diese Fahrzeuge können bei der Toll Collect GmbH als mautbefreit registriert werden. Die Registrierung für die Dauer von zwei Jahren ist freiwillig. Die Mautbefreiung besteht also unabhängig von der Registrierung bei Toll Collect GmbH. <u>Eine Mautbefreiung für kommunale Fahrzeuge aufgrund eines Notfalleinsatzes</u> liegt vor, wenn eine akute Gefahrensituation besteht, z.B. im Katastrophenfall. Auch diese Ausnahme setzt eine entsprechende äußere Erkennbarkeit des Fahrzeuges voraus (z.B. rot-weiß-rote Warntafeln, Rundumleuchte(n), Lackierung in Warnfarbe und Beschriftung oder Hinweisschild „Notdiensteneinsatz“ hinter der Windschutzscheibe).	Informationen zur Registrierung und die entsprechenden Formulare hält Toll Collect GmbH auf seiner Internetseite http://www.toll-collect.de unter dem Stichwort „Mautbefreiung“ bereit.
2.1.3 Fahrzeuge ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst,	Bei Einsatzfahrten im Rahmen des Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienstes (einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst) und entsprechender äußerer Erkennbarkeit (z.B.	

einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst Befreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 BFStrMG Ausschließlich und unmittelbar Regelvermutung nach KraftStG	durch gelbe Rundumleuchten, rot-weiß-rote Aufkleber, Beschriftung, Lackierung in Warnfarbe) ist keine Maut zu entrichten (Mautbefreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 BFStrMG). Die jeweilige Einsatzfahrt muss ausschließlich und unmittelbar der Straßenunterhaltung bzw. dem Straßenbetrieb bereits bestehender und öffentlich gewidmeter Straßen dienen (keine erstmalige Herstellung völlig neuer, bisher nicht vorhandener Straßen und Nebenanlagen, kein Ausbau und keine grundhafte Erneuerung). Sind kommunale Fahrzeuge nach § 3 Nr. 3 oder Nr. 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 (KraftStG 2002) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, weil sie ausschließlich zum Wegebau oder zur Straßenreinigung verwendet werden und äußerlich als für diesen Zweck bestimmt erkennbar sind, besteht für sie eine Regelvermutung für die bestimmungsgemäße Verwendung im Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst, die mit einer Mautbefreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 BFStrMG einhergeht. Diese dauerhaft mautbefreiten Fahrzeuge können auf freiwilliger Basis für die Dauer von zwei Jahren bei der Toll Collect GmbH als mautbefreit registriert werden. Liegt die vorgenannte Steuerbefreiung nicht vor, ist bei Einsätzen im Straßenunterhaltungs- und -betriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst anlass-/fahrtbezogen keine Maut zu entrichten. Dies gilt für alle Fahrten (Last- und Leerfahrten), die ausschließlich und unmittelbar im Zusammenhang mit der Durchführung die-	Spezifische Leistungen der Straßenunterhaltung und des Straßenbetriebsdienstes sind z.B. die Straßenreinigung, der Winterdienst und die Grün- und Gehölzpflege. Informationen hierzu hält die Toll Collect GmbH auf ihrer Homepage http://www.toll-collect.de unter der Rubrik „Mautbefreiung“ bereit.
---	---	---

	• die Anfahrt zur Ladestelle und • die Rückfahrt, wenn das Fahrzeug dabei kommerzielle Waren aufnimmt oder in sonstiger Weise ohne einen Zusammenhang zum Hilfsgütertransport für Transportzwecke genutzt wird.	
2.1.6 Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie die damit verbundenen Leerfahrten Befreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 BFStrMG in Verbindung mit § 2 Abs.1 Nr. 7 GüKG	Die in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben üblichen Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen sowie die damit verbundenen Leerfahrten sind von der Mautpflicht ausgenommen (Mautbefreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 BFStrMG in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG). Mautfrei sind danach beispielsweise: • Transporte eigener Erzeugnisse aus der Urproduktion (keine zugekauften oder weiterverarbeiteten Waren) der eigenen Gärtnerei (Sommer-/Herbstpflanzen für die Bepflanzung städtischer Grünflächen) oder der eigenen Baumschule (Bodendecker, Sträucher, Bäume für den städtischen Bedarf) von den eigenen Gewächshäusern/land- oder forstwirtschaftlichen Flächen zu städtischen Grünflächen, • Beförderungen von Betriebsmitteln der Gärtnerei/Baumschule (z.B. Setzlinge, Stecklinge, Jungbäume, Pflanzerde, Düngemittel, Pflanztöpfe, Roll-/Etagenwagen für den Transport der eigenen Pflanzen) zum Betriebsgelände der Gärtnerei/Baumschule, • Transporte von unverarbeitetem Holz aus dem Stadt-/Gemeindewald im Rahmen des Verkaufs zum Händler oder zur Holzverarbeitung,	Nicht anwendbar ist der Ausnahmetatbestand nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 BFStrMG insbesondere für • Unternehmen der Baubranche (z.B. Erd-, Berg-, Straßen-, Hoch-, Garten- und Landschaftsbau), • Städte und Kommunen (soweit kein eigener Gärtnerei- oder Forstbetrieb besteht), • sonstige Gebietskörperschaften (z.B. Boden- und Wasserverbände), • Fahrzeughersteller, Fahrzeughändler und Werkstätten (insbesondere mit Blick auf land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge), • Überführungs- und Vermietungsunternehmen (wie vorstehend), - landwirtschaftliche Bezugs- und Absatzgenossenschaften im Rahmen ihrer Tätigkeit als Landhandelsunternehmen, • weiterverarbeitende Betriebe, wie z.B. Molkeereien, Zuckerfabriken, Getreidemühlen, Sägewerke, • Handelsunternehmen.

	• sowie die damit verbundenen Leerfahrten, z.B. Leerfahrten zurück zur Gärtnerei/Baumschule. Tatbestandsvarianten des § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG: • Beförderung für eigene Zwecke (s. hierzu 2.1.6.1), • Beförderung für andere Betriebe dieser Art im Rahmen der Nachbarschaftshilfe (s. hierzu 2.1.6.2), • Beförderung für andere Betriebe dieser Art im Rahmen eines Maschinenringes oder vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses (s. hierzu 2.1.6.3) oder • Beförderung mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h (s. hierzu 2.1.6.4) Wichtig: Die übrigen Ausnahmen des § 2 Abs. 1 GüKG, insbesondere § 2 Abs. 1 Nr. 6 GüKG (Milchtransporte), sind mangels Anwendungsbe- fehl im BFStrMG nicht anwendbar.	
2.1.6.1 Beförderung und Leerfahrten für eigene Zwecke § 2 Abs. 1 Nr. 7 Buchst. a GüKG	In der Land- und Forstwirtschaft übliche Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedarfsgütern sowie damit unmittelbar verbundene Leerfahrten durch Land- und Forstwirte für eigene Zwecke sind mautbefreit. Diese Tatbestandsvariante erstreckt sich nicht auf land- oder forstwirtschaftliche Lohnunternehmen, die gegen Entgelt für Land- oder Forstwirte tätig werden. Für land- oder forstwirtschaftliche Lohnunternehmen kommt die vierte Tatbestandsvariante (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 BFStrMG in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Nr. 7 Buchst. c GüKG) in Betracht.	

	Von der Ausnahme sind ausschließlich übliche Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (nebst der vorher oder anschließend durchgeführten leeren Hin- und Rückfahrten) erfasst. Als üblich sind beispielsweise anzusehen die Beförderungen von Milch, Eiern, Tierfutter, geerntetem oder eingelagertem Getreide (unverarbeitet), Obst und Gemüse (unverarbeitet), Saatgut, Dünge- und Pflanzenschutzmitteln, gerodetem Holz, Holzspänen (ausschließlich entstanden durch Rodung von Holz), Pflanzensetzlingen, landwirtschaftlichen Maschinen und Ersatzteilen für den Eigenbedarf, Kraftstoffen in Mengen des Eigenbedarfs. Grundsätzlich muss es sich bei den Erzeugnissen um Primärprodukte aus der eigenen Urproduktion des Land- oder Forstwirts handeln, die noch nicht nachhaltig weiterverarbeitet sind und – bei Lebensmitteln – weder die erste noch die zweite Verarbeitungsstufe der Hauptlebensmittelgruppen durchlaufen haben. Regelmäßig darf es sich nur um Erzeugnisse aus der eigenen Urproduktion handeln (kein Zukauf von anderen Urproduzenten), es sei denn, dass für den eigenen Betrieb Bedarfsgüter (etwa Futtermittel, Heu, etc.) von anderen Land- oder Forstwirten oder im Handel erworben werden. Nicht darunter fallen hingegen beispielsweise die Beförderungen von bereits verarbeiteten Milchprodukten, tiefgekühltem oder eingemachtem Gemüse, Saft, Holzspänen (entstanden bei der weiteren Holzverarbeitung), Holz nach Behandlung (Zuschnitt, Imprägnierung), Baumaterial und Baumaschinen (sofern nicht für eigene Zwecke).	Nicht anwendbar ist die Mautausnahme bei der Beförderung von Gütern, • die nicht als land- oder forstwirtschaftliche Bedarfsgüter oder Erzeugnisse qualifiziert werden können, • bei einer in der Land- und Forstwirtschaft unüblichen Beförderung bereits nachhaltig weiterverarbeiteter Produkte, • bei einer Beförderung, die gänzlich außerhalb der Land- und Forstwirtschaft durchgeführt wird, u.a., wenn land- oder forstwirtschaftliche Bedarfsgüter oder Erzeugnisse von Unternehmen transportiert werden, die nicht selbst in der Erzeugung land- und forstwirtschaftlicher Produkte tätig sind (z.B. Händler, Dienstleister, land- und forstwirtschaftliche Bezugs- und Absatzgenossenschaften, Sägewerke, Weiterverarbeitungsbetriebe wie etwa Zuckerfabriken oder Molkereien), • bei Beförderungen, die nicht im Zusammenhang mit der Urproduktion stehen, sondern sonstigen <u>gewerblichen</u> Aktivitäten dienen.
--	--	--

	Kraftfahrzeugsteuer befreite Fahrzeuge eingesetzt, ist allerdings während der Beförderung ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitzuführen, in dem das beförderte Gut, der Be- und Entladeort sowie der land- und forstwirtschaftliche Betrieb, für den die Beförderung erfolgt, angegeben werden (s. hierzu § 2 Abs. 1a GüKG). In Zweifelsfällen kann im Rahmen von Kontrollen die Vorlage des Dokuments verlangt werden.	
2.1.6.2 Beförderungen im Rahmen der Nachbarschaftshilfe § 2 Abs. 1 Nr. 7 Buchst. b Doppelbuchst. aa GüKG Nachweise	Übliche Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedarfsgütern können durch Land- und Forstwirte unentgeltlich auch für andere land- und forstwirtschaftliche Betriebe im Rahmen der Nachbarschaftshilfe erfolgen. Mit der Beförderung unmittelbar verbundene Leerfahrten sind ebenfalls mautbefreit. Bäuerliche Nachbarschaftshilfe darf nur durch und für einen land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb geleistet werden. Nachbarschaftshilfe ist die gelegentlich aus Gefälligkeit im Rahmen einer persönlichen, auf nachbarschaftlicher Nähe beruhenden Beziehung geleistete Hilfe. Sie basiert auf der Freiwilligkeit des Hilfeleistenden. Die Beförderung muss Ausdruck der nachbarschaftlichen Verbundenheit sein. Diese nachbarschaftliche Verbundenheit setzt eine gewisse räumliche Nähe zwischen dem befördernden land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb und dem land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb, für den befördert wird, voraus. Darüber hinaus müssen die Beförderungen im Rahmen eines unentgeltlichen Gegenseitigkeitsverhältnisses durchgeführt werden. Auch bei dieser Tatbestandsvariante muss das verwendete Fahrzeug nicht von der Kfz-Steuer befreit sein. Wird ein nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreites Fahrzeug eingesetzt, kann auch	Wichtig: Die Nachbarschaftshilfe erfolgt unentgeltlich, nicht gewerblich und ohne die Einbeziehung Dritter. Sie wird nicht durch Lohnunternehmen oder Maschinenringe durchgeführt. Die Einbeziehung von Gewerbetreibenden in den Kreis der Nachbarn ist unzulässig.

	hier das Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis nach § 2 Abs. 1a GüKG gefordert werden.	
2.1.6.3 Beförderung im Rahmen eines wirtschaftlichen Zusammenschlusses § 2 Abs. 1 Nr. 7 Buchst. b Doppelbuchst. bb GüKG Umkreisbeschränkung	Übliche Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedarfsgütern können durch Land- und Forstwirte auch für andere land- und forstwirtschaftliche Betriebe im Rahmen eines Maschinenrings oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses erfolgen. Mit der Beförderung unmittelbar verbundene Leerfahrten sind ebenfalls mautbefreit. Ein Land- oder Forstwirt ist Mitglied eines Maschinenrings und befördert unter Vermittlung dieses Maschinenrings für einen anderen Land- oder Forstwirt, der ebenfalls Mitglied dieses Maschinenrings ist, dessen Erzeugnisse von dessen Betrieb direkt zu dessen Kunden (Empfänger) oder transportiert land- oder forstwirtschaftliche Bedarfsgüter zu dem Betrieb des anderen Land- oder Forstwirts. Hierbei ist insbesondere auch die Umkreisbeschränkung auf 75 km zu beachten. Die Beförderung darf nur im Umkreis von 75 km (Luftlinie) um den Mittelpunkt des regelmäßigen Standorts des Kfz, den Wohnsitz oder den Sitz des Halters erfolgen. Dies ist in der Regel der Ort des Betriebssitzes. Wird ein Kfz eingesetzt, das nicht auf den Land- oder Forstwirt zugelassen ist, für den die Beförderung durchgeführt wird (Eigentümer des Gutes), darf die Beförderung nur im Umkreis von 75 km um den Mittelpunkt des Standortes durchgeführt werden, der für ein eigenes Kfz gelten würde. Wenn also ein Fahrzeug innerhalb des Wirkungskreises eines bestimmten Maschinenrings zum Einsatz kommt, so verlagert sich der Mittelpunkt des Standorts für die Dauer des Einsatzes zu dem momentanen Zentralpunkt der Fahrzeugverwendung.	Wichtig: Unter diese Tatbestandsvariante fallen nur Zugmaschinen (nicht jedoch Sattelzugmaschinen) und Sonderfahrzeuge, die nach § 3 Nr. 7 KraftStG 2002 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Der Einsatz von Fahrzeugen, die nicht entsprechend von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, ist ausgeschlossen. Zur Definition der Zugmaschine vgl. § 2 Nr. 14 FZV („Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart überwiegend zum Ziehen von Anhängern bestimmt und geeignet ist“).

2.1.6.4 Beförderung mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von max. 40 km/h § 2 Abs. 1 Nr. 7 Buchst. c GüKG	Übliche Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedarfsgütern sowie damit unmittelbar verbundene Leerfahrten können im Rahmen dieser Tatbestandsvariante von Land- und Forstwirten für eigene Zwecke und auch für andere land- und forstwirtschaftliche Betriebe mautbefreit durchgeführt werden. Aufgrund der im Ausnahmetatbestand vorgegebenen niedrigen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h handelt es sich um Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die gemäß § 18 Abs. 1 S. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Autobahnen (Zeichen 330.1) und Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) ohnehin nicht benutzen dürfen. Von der Ausnahmegvorschrift werden vor allem klassische LOF Zugmaschinen Ackerschlepper (Traktoren) und LOF Zugmaschinen Geräteträger erfasst, darüberhinausgehend aber auch sonstige landwirtschaftliche Fahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit lt. Feld T der Zulassungsbescheinigung Teil I 40 km/h nicht überschreitet. Bei den bis zum 30. September 2005 ausgegebenen früheren inländischen Fahrzeugpapieren ist bezüglich der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit auf die Angaben zu Ziffer 6 abzustellen. Maßgeblich ist bei Fahrzeugkombinationen nach der allgemeinen Regel des § 1 Abs. 2 S. 3 BFStrMG stets das Motorfahrzeug. Diese Fahrzeuge müssen in der Zulassungsbescheinigung Teil I bzw. im Fahrzeugschein ausdrücklich als LOF-Fahrzeuge (LOF Zugmaschine Ackerschlepper, LOF Zugmaschine Geräteträger (Unimog), LOF Sattelzugmaschine) sowie selbstfahrende Arbeitsmaschine und So. Kfz mit jeweils	Wichtig: Privilegiert sind bei dieser Tatbestandsvariante auch land- oder forstwirtschaftliche Lohnunternehmen im Rahmen ihrer entgoltenen Tätigkeiten in der Urproduktion. Es ist hier auch nicht von Bedeutung, mit wem das Arbeitsverhältnis des Fahrers besteht. Hinweis: Der Mautbefreiungstatbestand schließt <u>nicht</u> aus, dass auch weiterhin überwiegend für land- und forstwirtschaftliche Arbeiten zweckbestimmte Fahrzeuge mit einer höheren bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit als 40 km/h infolge der Nichterfüllung der Definitionskriterien der Mautpflicht als mautfrei behandelt werden, soweit keine der vorstehend erläuterten spezifischen land- und forstwirtschaftlichen Tatbestandsvarianten greift.
---	---	---

Nachweise	eindeutig erkennbarer land- oder forstwirtschaftlicher Zweckbestimmung eingetragen sein. Die Mautbefreiung besteht unabhängig von einer Registrierung bei der Toll Collect GmbH. Werden für diese Beförderungen nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreite Fahrzeuge eingesetzt, ist während der Beförderung ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitzuführen, aus dem die beförderten Güter, der Be- und Entladeort sowie der land- oder forstwirtschaftliche Betrieb, für den die Beförderung durchgeführt wird, hervorgehen (§ 2 Abs. 1a GüKG). Der Nachweis ist bei einer Kontrolle vorzuzeigen.	
2.1.7 Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen Wohnwagen, Fahrzeug mit großem Wohnabteil	Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, z.B. Wohnwagen oder Fahrzeuge mit großem Wohnabteil unterliegen nicht der Mautpflicht. Dies gilt auch dann, wenn mit diesen Fahrzeugen tatsächlich Güter befördert werden. Bei Mehrzweckfahrzeugen kann von einem Überwiegen der Zweckbestimmung für die Personenbeförderung insbesondere auch dann ausgegangen werden, wenn die Bodenfläche des Wohnabteils oder die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs. Für Kraftomnibusse besteht zudem eine ausdrückliche Ausnahme nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BFStrMG.	Die Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr muss also nachhaltig festzustellen sein und im Vordergrund stehen. Diese Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr muss überwiegen. Nur dann sind weitere selbständige Zweckbestimmungen unerheblich und es besteht Mautpflicht nach der 1. Alternative des § 1 Abs. 1 S.1 Nr.1 BFStrMG. Es ist auf den Gesamteindruck eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination abzustellen.
2.1.8 Emissionsfreie Fahrzeuge	Reine Elektrofahrzeuge, Wasserstoffverbrenner sowie Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennzelle sind mautbefreit, wenn das Fahrzeug die CO₂-Emissionsklasse 5 erfüllt (Mautbefreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 7 und Nr. 9 BFStrMG). Ob dies der Fall ist, kann mit Hilfe des Emissionsklassenfinders der Toll Collect GmbH ermittelt werden. Emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) über	Mautbefreite Fahrzeuge müssen auch keinen CO₂-Mautteilsatz bezahlen.

	4,25 t sind bis zum 31. Dezember 2025 von der Maut befreit. Emissionsfreie Fahrzeuge mit einer tzGm bis 4,25 t sind dauerhaft von der Maut befreit. Diese Fahrzeuge können auf freiwilliger Basis bei der Toll Collect GmbH als mautbefreit registriert werden. Informationen hierzu hält die Toll Collect GmbH auf ihrer Homepage www.toll-collect.de unter der Rubrik „Mautbefreiung“ bereit. Ab dem 1. Januar 2026 müssen für emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) über 4,25 t nur 25 Prozent des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten zuzüglich der Mautteilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung entrichtet werden.	
2.1.8.1 Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge mit einer tzGm von über 4,25 t Befreiung nach § 1 Abs. 2 S.1 Nr. 7 BFStrMG	Der Mautbefreiungstatbestand wurde zum 1. Dezember 2023 inhaltlich geändert. Mautbefreit sind nun nicht mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nr. 1 Elektromobilitätsgesetzes (EmoG), sondern nur noch emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge. Die Mautausnahme ist damit ab sofort auf reine Elektrofahrzeuge, Wasserstoffverbrenner sowie Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzelle ausgerichtet. Die neu gestaltete Norm verweist hinsichtlich der Definition des emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugs auf Artikel 2 Abs. 1 Nr. 29 a) der Richtlinie 1999/62/EG, die wiederum auf Artikel 3 Nr. 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 Bezug nimmt. Hiernach ist das emissionsfreie schwere Nutzfahrzeug definiert als „schweres Nutzfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsmaßnahmen bzw. nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und ihren Durchfüh-	Hinweis: Bei inländischen Fahrzeugen mit EU-harmonisierten Fahrzeugscheinen lassen sich reine Elektrofahrzeuge auch daran erkennen, dass im Fahrzeugschein unter Ziffer 14 und 14.1 jeweils ein Strich (-) und zugleich unter Ziffer 10 der Code „0004“ sowie unter Buchstabe P.3 der Text „Elektro“ eingetragen ist.

	rungsmaßnahmen bestimmte Emissionen weniger als 1 g CO₂/kWh bzw. weniger als 1 g CO₂/km betragen“. In § 1 Abs. 2 BFStrMG wird ergänzend ausgeführt, dass als emissionsfreie Fahrzeuge auch solche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gelten, deren Primärenergieträger für die Bereitstellung der Antriebsenergie in der reinen chemischen Verbrennungsreaktion kein Kohlenstoffdioxid erzeugt. Kohlenstoffdioxid-Anteile im Abgas, die aus der Verbrennung technischer Hilfsstoffe entstehen, werden in dieser Klassifizierung nicht berücksichtigt. Insoweit dürfte es sich um eine Klarstellung handeln, dass die geringfügige Verbrennung unabdingbar notwendiger technischer Hilfsstoffe – wie etwa Motorenöl – der Annahme einer Emissionsfreiheit des Fahrzeugs bei einem ansonsten völlig CO₂-freien Verbrennungsprozess nicht entgegensteht. Die Voraussetzung der Emissionsfreiheit ist erfüllt, wenn das Fahrzeug die CO₂-Emissionsklasse 5 erfüllt. Ob ein Fahrzeug die CO₂-Emissionsklasse 5 erfüllt, kann mithilfe des von der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH zur Verfügung gestellten Emissionsklassenfinders herausgefunden werden (s. dazu auch 3.1.1). Entsprechende Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einer tzGM über 4,25 t sind bis zum 31. Dezember 2025 mautbefreit. Bis dahin ist eine freiwillige Registrierung der Mautbefreiung bei der Toll Collect GmbH möglich. Ab dem 1. Januar 2026 sind für diese Fahrzeuge nur 25 % des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten zuzüglich der Mautteilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung vorgesehen. Ein Mautteilsatz für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen fällt dann nicht	
--	--	--

	an. In Betracht kommen für die Mautbefreiung u.a. folgende Elektrofahrzeuge: Elektrofahrzeug mit Brennstoffzelle (FCEV – „fuel cell electric vehicle“) und Elektrofahrzeug mit Batterie (BEV – „battery electric vehicle“). Die Erfüllung der CO ₂ -Emissionsklasse 5 ist jeweils dazu gesondert zu prüfen.	
2.1.8.2 Emissionsfreie Fahrzeuge mit einer tzGm von bis zu 4,25 t Befreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 9 BFStrMG	Die Voraussetzungen der Mautbefreiung sind bis auf die maßgebliche tzGM identisch (mit denen zu 2.1.8.1). Soweit es sich um emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGM) von bis zu 4,25 t handelt, sind entsprechende Fahrzeuge dauerhaft mautbefreit . Eine freiwillige Registrierung der Mautbefreiung ist bei der Toll Collect GmbH möglich.	
2.1.9 HandwerkerAusnahme Befreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 10 BFStrMG	Die sogenannte HandwerkerAusnahme (Mautbefreiung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 10 BFStrMG) gilt nur für Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) von weniger als 7,5 t, die von einem Handwerksbetrieb eingesetzt werden. Für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer tzGm von 7,5 t oder mehr gibt es keine HandwerkerAusnahme. Die HandwerkerAusnahme gilt, wenn das Fahrzeug von einem Mitarbeiter eines Handwerksbetriebes geführt wird und • Material, Ausrüstungen oder Maschinen befördert, die für die Erbringung von Dienst- oder Werkleistungen des Handwerksbetriebs erforderlich sind (einschließlich Werkzeuge, Arbeitsmittel, Ersatzteile, Baustoffe, Kabel, Geräte oder Zubehör) und/oder	Das Gesetz sieht bei der HandwerkerAusnahme keine generelle, sondern eine fahrtbezogene Mautbefreiung vor. Fahrten, die die Voraussetzungen dafür nicht erfüllen, sind mautpflichtig. Bei der Beförderung darf es sich nicht um einen <u>gewerblichen Transport für Dritte</u> handeln, auch nicht für einen anderen Handwerksbetrieb, sondern nur um eine Hilfstätigkeit im Rahmen der Gesamttätigkeit des Unternehmens.

Liste des BALM	• handwerkliche Güter befördert, die im eigenen Handwerksbetrieb hergestellt, bearbeitet oder repariert werden. Werden stattdessen industriell gefertigte Güter ausgeliefert, sind die Fahrten nicht mautbefreit. Von industrieller Fertigung ist auszugehen, wenn der Herstellungsprozess durch einen hohen Maschineneinsatz und/oder standardisierte Produktionsabläufe gekennzeichnet ist. Im Gegensatz zur serienmäßigen Massenproduktion zeichnet sich die handwerkliche Fertigung in der Regel durch begrenzte Stückzahlen und häufigere Produktabweichungen aus. Das BALM hat eine „Liste der handwerklichen Tätigkeiten im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 10 BFStrMG“ veröffentlicht. Die dort aufgeführten Berufe, erfüllen die entsprechenden Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Handwerksausnahme. Kommunale Werkstätten können die Handwerksausnahme in Anspruch nehmen, wenn die von ihnen ausgeübten handwerklichen Tätigkeiten in der Liste des BALM aufgeführt sind und sie in die Handwerksrolle (für Anlage-A-Handwerke) oder in das Verzeichnis der zulassungsfreien Handwerke nach § 19 HwO (für Anlage-B-Handwerke) eingetragen sind.	Hinweis: Ist ein Betrieb ausschließlich Mitglied der Handwerkskammer (HWK), fallen Beförderungen grundsätzlich unter die Handwerksausnahme des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 10 BFStrMG. Ist ein Betrieb dagegen nur Mitglied der Industrie- und Handelskammer (IHK), handelt es sich nicht um einen Handwerksbetrieb und die Handwerksausnahme greift nicht. Ist der Betrieb sowohl Mitglied der HWK als auch der IHK (Mischbetrieb im Sinne des § 2 Abs. 3 des Gesetzes zur vorläufigen Regelung des Rechts der Industrie- und Handelskammern (IHKG)), kann die Fahrt mit einem Firmenfahrzeug eines Betriebes nur dann mautfrei durchgeführt werden, wenn die Fahrt eindeutig für Zwecke des handwerklichen Betriebsteils erfolgt. Die Liste kann auf der Internetseite des BALM unter der Rubrik Downloads abgerufen werden: https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Lkw-Maut/lkw-maut.html Die Liste enthält alle Gewerbe, die laut Handwerksordnung (HwO) als zulassungspflichtige Handwerke, als zulassungsfreie Handwerke oder als handwerksähnliche Gewerbe betrieben werden können (gemäß Anlage A HwO bzw. Anlage B HwO) und die dem Handwerk zugeordneten anerkannten Ausbildungsberufe aus dem jährlich im Amtlichen Teil des Bundesanzeigers veröffentlichten „Verzeichnis der anerkannten Ausbildungsberufe“, deren Tätigkeitsprofil mit dem eines Handwerksberufs vergleichbar ist; sie ist abschließend.
-----------------------	--	---

Handwerkerausnahme für ausländische Handwerksbetriebe	Es ist nicht notwendig, dass der Betrieb eine Niederlassung in Deutschland hat; die Handwerkerausnahme kann demnach auch für ausländische Handwerker und Handwerksbetriebe gelten.	Zu beachten ist, dass bei der Meldung von Handwerksfahrzeugen bei Toll Collect GmbH und bei Mautkontrollen Nachweise in deutscher Sprache oder mit einer Übersetzung ins Deutsche vorzuweisen sind. Mautpflichtig sind dagegen z. B. Werkstatt-, Überführungs- oder Privatfahrten. Bitte beachten Sie: Für die Meldung von Handwerksfahrzeugen bei der Toll Collect GmbH kommen Mietfahrzeuge nur in Frage, wenn der Handwerksbetrieb als Fahrzeughalter in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) eingetragen ist, z.B. bei Langzeitmiete.
Transitfahrten	Sie gilt zudem auch für Transitfahrten, wenn die Voraussetzungen für die Handwerkerausnahme erfüllt sind.	
Rückwege und Leerfahrten	Rückwege und Leerfahrten sind mautfrei, wenn sie in unmittelbarem Zusammenhang stehen mit • vorherigen oder nachfolgenden handwerklichen Tätigkeiten oder • der Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern.	
Gültigkeitsbereich	Bei der Handwerkerausnahme zur Lkw-Maut gibt es keinen beschränkten Gültigkeitsbereich (im Sinne einer Kilometerbegrenzung) um den Sitz des Handwerksbetriebes.	
Gemischte Fahrten	Bei gemischten Fahrten wird auf den Schwerpunkt der Fahrt abgestellt. Dient die Fahrt überwiegend der Durchführung handwerklicher Tätigkeiten oder der Auslieferung handwerklich hergestellter Güter, ist sie mautfrei. Der nichthandwerkliche Teil der Fahrt darf nur von untergeordneter Bedeutung sein.	
Mietfahrzeuge	Die Handwerkerausnahme gilt auch für Mietfahrzeuge. Bei Kontrollen ist der Nachweis zu erbringen, dass das Fahrzeug von einem Handwerksbetrieb gemietet und gemäß den Voraussetzungen	

Leasingfahrzeuge	für die HandwerkerAusnahme eingesetzt worden ist. Die HandwerkerAusnahme gilt auch für Leasingfahrzeuge. Bei Kontrollen ist der Nachweis zu erbringen, dass der Handwerksbetrieb der Leasingnehmer und das Fahrzeug gemäß den Voraussetzungen für die HandwerkerAusnahme eingesetzt worden ist.	Bitte beachten Sie: Für die Meldung von Handwerksfahrzeugen bei der Toll Collect GmbH kommen Leasingfahrzeuge nur in Frage, wenn der Handwerksbetrieb als Fahrzeughalter in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) eingetragen ist.
Genereller Befreiungsgrund	Bei einer generellen Mautbefreiung (z.B. emissionsfreies Fahrzeug ist bis zum 31. Dezember 2025 mautbefreit) ist es ausreichend, Ihr Fahrzeug als mautbefreit aufgrund des generellen Befreiungsgrundes zu registrieren. Es bedarf keiner zusätzlichen Meldung als Handwerksfahrzeug.	
Nachweise	Für den Nachweis für die HandwerkerAusnahme eignen sich z.B. folgende Dokumente: Handwerks-/ Gewerbekarte, Gewerbeanmeldung (Kopie), Lieferscheine oder Kundenaufträge. Bitte beachten Sie, dass die Dokumente in deutscher Sprache oder mit einer Übersetzung ins Deutsche vorzulegen sind.	
2.1.10 Fahrten mit einem Unimog oder Traktor	Unimogs mit einer Zulassung als LOF Zugmaschine Ackerschlepper (Schlüsselnummer 87 1000 oder 89 1000) oder LOF Zugmaschine Geräteträger (Schlüsselnummer 87 2000 bzw. 89 2000) sind nur bei Lastfahrten außerhalb des Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienstes mautpflichtig. Dies gilt z. B. für Transporte von Grünabfällen eines Friedhofs oder aus der Pflege des sonstigen städtischen Fiskalvermögens (Parks, Spielplätze, Schulen, städtische Grundstücke) sowie für Transporte von Erdaushub, Baustoffen, Maschinen, Werkzeugen. Leerfahrten	

	dieser Fahrzeuge (solo fahrend oder in Kombination mit einem Anhänger) sind mautfrei möglich. Auch bei einem reinen Einsatz der Fahrzeuge mit einem Arbeitsgerät, wie z.B. mit einem Streuaufsatz für den Winterdienst, einem Räumschild (Schneepflug) oder Mäher/Mulcher, der an einem Ausleger montiert ist, ist keine Maut zu entrichten. Diese Hinweise zur Mautpflicht von Unimog mit einer Zulassung als LOF Zugmaschine Ackerschlepper oder LOF Zugmaschine Geräteträger <u>gelten identisch auch für Traktoren</u> - zugelassen als LOF Zugmaschine Ackerschlepper oder Zugmaschine auf Rädern.	
2.1.11 Fahrten mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine oder einer Anhängerarbeitsmaschine	Selbstfahrende Arbeitsmaschinen (z.B. Kanalreiniger mit speziellem Saug-Druck-Tankaufbau, Kanalinspektionsfahrzeuge, Hebebühnen, Radlader) und Anhängerarbeitsmaschinen (z.B. Kompressoren, Holzhackmaschinen) sind Kraftfahrzeuge, die grundsätzlich nicht für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und daher im Allgemeinen nicht der Mautpflicht unterliegen. Dies gilt jedoch nicht, wenn mit ihnen Güter entgeltlich oder geschäftsmäßig befördert werden. In diesem Fall sind selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhängerarbeitsmaschinen mautpflichtig (Mautpflicht nach der 2. Variante des Fahrzeugbegriffs, § 1 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 BFStrMG). Danach ist z.B. für eine selbstfahrende Arbeitsmaschine Kanalreiniger Maut zu entrichten beim Transport von Fäkalien aus abflusslosen Gruben und Kleinkläranlagen, Klärschlamm, Sandfanggut aus Kanalisationsanlagen, Kanalschlamm, Schmutzwasser zum eigenen Betriebsgelände bzw. zur Entsorgungsanlage oder zum nächsten Einsatzort, an dem noch eine Reinigungsleistung zu erbringen ist.	Fahrten mit Fahrzeugkombinationen aus selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Transportanhängern sind mautpflichtig, wenn sowohl die Größe als auch die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) des Transportanhängers die Größe und die tzGm der selbstfahrenden Arbeitsmaschine überschreiten oder Güter transportiert werden. Dies gilt auch für Fahrzeugkombinationen aus Lkw/ Zugmaschine und Anhängerarbeitsmaschine, bei denen der Transportzweck nicht im Vordergrund steht, weil sowohl die Größe als auch die tzGm des Zugfahrzeugs die Größe und die tzGm der Anhängerarbeitsmaschine überschreiten.

2.1.12 Fahrten mit einem Fahrzeug, das als Werkstattfahrzeug zugelassen ist	Fahrten mit Fahrzeugen, die als „Sonstiges (So.) Kfz Werkstattfahrzeug“ zugelassen sind, sind mautfrei, wenn • eine Werkstatteinrichtung vorhanden ist: Werkbank, Maschinen, Lager, Tisch und Stühle müssen fest eingebaut sein. • Der Werkstattanteil muss mindestens 50 % betragen: Der Werkstattbereich muss mindestens die Hälfte des Fahrzeugs einnehmen. • Das Fahrzeug wird nicht für den gewerblichen Güterverkehr oder Werkverkehr verwendet (nur der Transport von Werkstattzubehör ist zulässig).	Fahrten mit Fahrzeugkombinationen, die aus einem Werkstattfahrzeug und einem Transportanhänger bestehen, sind mautpflichtig, wenn der Transportzweck im Vordergrund steht, weil sowohl die Größe als auch die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) des Transportanhängers die Größe und die tzGm des Werkstattfahrzeugs überschreiten, oder Güter transportiert werden.
3 Mautpflichtiges Straßennetz und Mauthöhe		
3.1 Mautpflichtiges Straßennetz	Die Mautpflicht gilt auf allen Bundesautobahnen einschließlich der Tank- und Rastanlagen und, soweit nachfolgend nicht ausgenommen, allen Bundesstraßen, auch innerorts. Bundesautobahnen sind laut BFStrMG alle zur Bundesautobahn formal gewidmeten Bundesfernstraßen. Von der Mautpflicht ausgenommen sind nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 - 3 BFStrMG folgende Bundesautobahnabschnitte: • Bundesautobahnabschnitte A 6 von der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Saarbrücken-Fechingen in beiden Fahrtrichtungen, • Bundesautobahnabschnitte A 5 von der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Müllheim/Neuenburg in beiden Fahrtrichtungen,	Das mautpflichtige Straßennetz umfasst insgesamt 51.000 Kilometer. Es ist unterteilt in Knotenpunkte und Strecken (mehr Informationen finden sich unter www.balm.bund.de).

Nachweis der CO₂ - Emissionsklasse	stellt nach deutscher Rechtsprechung keine Erstzulassung dar. Ein Fahrzeug mit Überföhrungskennzeichen gilt als emissionsarm und wird in die CO₂-Emissionsklasse 4 eingestuft, wenn seine spezifischen CO₂-Emissionen den Bezugswert für CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuguntergruppe um mehr als 50 % unterschreiten (EU-Wegekostenrichtlinie 2022/362). Zum Nachweis der CO₂-Emissionsklasse sind die Kundeninformationen (CIF, Customer Information File) zum Fahrzeug am einfachsten. Sie können die CIF beim Hersteller des Fahrzeugs anfragen. Alternativ ist der Nachweis über die Übereinstimmungsbescheinigung (CoC, Certificate of Conformity) zum Fahrzeug möglich, falls die beiden Felder 49.5 und 49.7 ausgefüllt sind.	Zur Überprüfung Ihrer CO₂-Emissionsklasse können sie den „CO₂-Emissionsklassenfinder“ auf der Website der Toll Collect GmbH nutzen.
3.2.2 Schadstoffklasse Mit Partikelfilter ausgestattete Fahrzeuge Ermittlung der Schadstoffklasse Inländische Kraftfahrzeuge	Der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer richtet sich auch weiterhin nach den bisherigen Schadstoffklassen. Ab dem 1. Dezember 2023 entfallen Vergünstigungen, die es bislang für bestimmte mit einem Partikelfilter ausgestattete Fahrzeuge gab. Damit fallen mit einem Partikelfilter der Partikelminderungsklasse (PMK) 1 ausgestattete Fahrzeuge der Schadstoffklasse 2 nunmehr in die Schadstoffklasse 2, statt wie bis zum 30. November 2023 in die Schadstoffklasse 3. Mit einem Partikelfilter der PMK 2 ausgestattete Fahrzeuge der Schadstoffklasse 3 fallen nunmehr in die Schadstoffklasse 3, statt wie bis zum 30. November 2023 in die Schadstoffklasse 4. Bei in Deutschland mit EU-harmonisierten Fahrzeugpapieren zugelassenen inländischen Kraftfahrzeugen lässt sich die Schadstoffklasse aus dem Klartext zu Ziffer 14 oder der Schlüsselnummer zu 14.1 ableiten. Bei der Buchung im Lkw-	Das BALM hat einen Leitfaden zur Ermittlung der Schadstoffklassen schwerer Nutzfahrzeuge herausgegeben, der für mehr Informationen zu diesem Thema heruntergeladen werden kann (unter www.balm.bund.de).

	- eines gültigen Nachweises über die Erfüllung bestimmter Umweltanforderungen für das Kfz erfolgen. Geregelt ist dies in § 7 Abs. 1 der Verordnung zur Erhebung, zur Nachweisführung über die für die Maut maßgeblichen Tatsachen und zur Erstattung der Maut (Lkw-Maut-Verordnung – Lkw-MautV). Bei dem Nachweis handelt es sich um das fahrzeugbezogene Dokument zur CEMT-Genehmigung. Lässt sich die Schadstoffklasse nicht entsprechend ableiten, ergeben sich folgende Möglichkeiten zur <u>Glaubhaftmachung</u>: - Mitführen einer Herstellerbescheinigung, aus der die Motorengenehmigung ersichtlich ist, in deutscher Sprache. Aus dieser Bescheinigung muss (zum Beispiel über die Angabe des Kennzeichens oder der Fahrgestellnummer) ersichtlich sein, dass sich der schadstoffarme Motor auch in dem konkreten Fahrzeug befindet. - Nachweis der Motorengenehmigung durch einen unabhängigen Sachverständigen in deutscher Sprache. Auch hier muss nachgewiesen werden, dass sich der schadstoffarme Motor tatsächlich in dem konkreten Fahrzeug befindet. Soweit Motorenhersteller und Motortyp bekannt sind und sichergestellt ist, dass dieser Motor auch in dem jeweiligen Fahrzeug eingebaut ist, kann die maßgebliche Euronorm ggf. auch über das vom KBA herausgegebene Verzeichnis der „Schadstoff-Typprüfwerte von Kraftfahrzeugen	CEMT = Conférence Européenne des Ministres des Transports - Konferenz der Europäischen Verkehrsmi-nister.
--	--	--

Vermutungsregelung	zur Güterbeförderung und anderen Nutzfahrzeugen“ verifiziert werden. Es besteht eine Vermutungsregelung für im Ausland zugelassene Fahrzeuge (§ 7 Abs. 2 Lkw-MautV). Bei mautpflichtigen Fahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind und für die keine der in § 7 Abs. 1 Lkw-MautV genannten Bescheinigungen oder widersprüchliche Unterlagen vorgelegt werden, kann vermutet werden, dass sie der folgenden Schadstoffklasse angehören: • der Schadstoffklasse Euro 6 bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 2013, • der Schadstoffklasse Euro 5 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2009 und vor dem 1. Januar 2014, • der Schadstoffklasse Euro 4 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2006 und vor dem 1. Oktober 2009, • der Schadstoffklasse Euro 3 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2001 und vor dem 1. Oktober 2006, • der Schadstoffklasse Euro 2 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1996 und vor dem 1. Oktober 2001, • der Schadstoffklasse Euro 1 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1993 und vor dem 1. Oktober 1996, • keiner Schadstoffklasse bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Oktober 1993. Fällt das Fahrzeug unter Punkt 7, dann ist an die Euronorm 0 zu buchen. Dies gilt auch, soweit ge-	
---------------------------	---	--

	eignete Anhaltspunkte gänzlich fehlen. Die Buchung der Euronorm 0 wird grundsätzlich nicht beanstandet. Falls erforderlich, kann für inländische Nutzfahrzeuge die für die Einstufung geltende Schadstoffklasse auch unter Berücksichtigung der für ausländische Fahrzeuge bestehenden Vermutungsregelung nach pflichtgemäßem Ermessen bestimmt werden. Dies gilt insbesondere, wenn die Schadstoffklasse eines Kfz überhaupt nicht festgestellt werden kann.	
3.2.3 Gewichtsklasse	. Seit dem 1. Dezember 2023 ist die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination ausschlaggebend. Dadurch können Fahrzeuge in eine höhere Gewichtsklasse fallen oder mautpflichtig werden. Während es für die Ermittlung der Mautpflichtgrenze nach § 1 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BFStrMG nur auf eine technisch zulässige Gesamtmasse von mindestens 7,5 t ankommt, ist für die Gewichtsklasse entscheidend, welche konkrete technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination vorliegt. Diese Angabe (zur tzGm) finden Sie im Fahrzeugschein-Feld F.1. Bei einem Gewicht von mehr als 18 Tonnen ist auch die Anzahl der Achsen relevant. Es gibt folgende Gewichtsklassen: • 3,51 Tonnen bis 7,49 Tonnen, • 7,5 Tonnen bis 11,99 Tonnen, • 12 Tonnen bis 18 Tonnen, • über 18 Tonnen.	

	Das Gewicht der Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen wird ab 4,5 Tonnen in Auswahl-schritten von 1,5 Tonnen deklariert. Dabei kann keine Gewichtsklasse eingestellt werden, die kleiner ist als das auf dem Fahrzeuggerät gespeicherte Gewicht. Die technisch zulässige Gesamtmasse bei Fahrzeugkombinationen wird aus der Summe der technisch zulässigen Gesamtmasse der Einzelfahrzeuge berechnet. Im Fall der Nichtermittelbarkeit und des nicht ordnungsgemäßen Nachweises der technisch zulässigen Gesamtmasse durch den Mautschuldner greift die Höchstsatzregelung des § 5 Abs. 1 S. 3 BFStrMG (Höchstsatz des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten nach Anlage 1 zum BFStrMG Nr. 1 c) oder d) entsprechend der Achsanzahl).	
3.2.4 Achsanzahl Tandem- und Tridemachse Lift- und Hubachsen	Bei einem Gewicht von mehr als 18 Tonnen ist auch die Anzahl der Achsen relevant. Für die Zugehörigkeit eines Fahrzeugs zu einer Achsklasse kommt es allein auf das physische Vorhandensein der Achsen an. Dies gilt selbst dann, wenn im Fahrzeugschein nur eine Achse eingetragen ist. Eine Tandemachse zählt als zwei Achsen (unabhängig von ihrem Abstand zueinander), eine Tridemachse als drei Achsen. Es spielt bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen keine Rolle, ob eine Fahrzeugachse während der Beförderung beansprucht oder hochgefahren ist (sog. Liftachse bzw. Hubachse), also keinen Fahrbahnkontakt hat. Lift- und Hubachsen werden folglich stets berücksichtigt.	BVerwG, Beschluss vom 16. Mai 2013 – 9 B 6/13 (OVG Münster) zu der Frage, ob die vom Verordnungsgeber angeordnete Differenzierung der Mauthöhe für mautpflichtige Fahrzeuge nach zwei Achsklassen (MauthV (2003)) gerechtfertigt ist. Mangels einer Legaldefinition in den für die Erhebung der Gebühr maßgeblichen Vorschriften kann nur der technische Begriff der Achse maßgebend sein. Bei der Konstruktion, an der die Räder befestigt sind, handelt es sich jeweils um eine Achse (OLG Köln, Beschlüsse vom 19. Februar 1999, Ss 188/98 (Z)-121 B sowie vom 29. März 2006, 83 Ss-OWI 22/06).
4 Mauterhebungssystem und Zahlungsarten		
4.1 Mauterhebungssystem	In Deutschland erfolgt die Abrechnung der Lkw-Maut, anders als in anderen europäischen Ländern an Mautstationen bar, mit Kreditkarte oder	Wegen der möglichen zwei Zahlungsweisen, automatisch oder manuell, wird das Mauterhebungssystem als „duales System“ bezeichnet.

	mit Hilfe eines im Fahrzeug angebrachten Transponders, ohne dass der freie Verkehrsfluss gehemmt wird, ein gesonderter Fahrstreifen befahren oder die Fahrt gar unterbrochen werden muss. Die Maut kann entweder vollautomatisch während der Fahrt beglichen werden, wofür die Fahrzeuge mit einem entsprechenden Gerät (OBU = On-Board-Unit) ausgerüstet sein müssen. Oder sie kann mit einem üblichen Zahlungsmittel manuell über eine Internetseite oder eine mobile Applikation entrichtet werden, wenn der Lkw nicht über ein Fahrzeuggerät verfügt (s. dazu ergänzend 4.2). Bei der vollautomatischen Mautentrichtung ist der Fahrer verpflichtet, die Betriebsbereitschaft der OBU und die eingegebenen Daten (Achszahl, zulässiges Gesamtgewicht) vor jeder Fahrt zu überprüfen und ggf. anzupassen. Via Satellitenavigation erkennt das jeweilige System automatisch jede Benutzung des mautpflichtigen Streckennetzes. Die OBU sendet die fahrzeugspezifischen Merkmale an Toll Collect GmbH oder den EETS-Anbieter. Die Toll Collect GmbH, der EETS-Anbieter oder ein Vertriebspartner rechnen die Gebühren ab und bieten dabei unterschiedliche Zahlungsweisen an.	Das BALM nimmt die hoheitlichen Aufgaben beim Vollzug der Lkw-Maut wahr. Errichtung und Betrieb des Mauterhebungssystems in Deutschland sind der Toll Collect GmbH übertragen. Dabei wird eine Technik, bei der Daten über die Position des Fahrzeugs verwendet werden, um zur Berechnung der Gebühren die Straßennutzung zu messen, genutzt (GNSS).
4.2 Zahlungsarten Automatische Entrichtung	Die Lkw-Maut kann bequem über ein Mautgerät (OBU) entrichtet werden. OBUs werden von der Toll Collect GmbH, den Anbietern des European Electronic Toll Service (EETS-Anbieter) oder deren Vertriebspartnern zur Verfügung gestellt. Der europäische elektronische Mautdienst hat zum Ziel, dessen Nutzern den Zugang zum mautpflichtigen europäischen Straßennetz mit nur einem Vertrag und nur einem Bordgerät eines EETS-Anbieters zu ermöglichen.	Die Maut ist vor Fahrtantritt zu entrichten. Bei der Buchung im Lkw-Mautsystem muss die Euro-norm angegeben werden. Richtlinie 2004/52/EG zur Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS). Eine Übersicht der in Deutschland zugelassenen EETS-Anbieter und weiterführende Links finden sich auf der Internetseite des BALM unter www.balm.bund.de.

Manuelle Buchung	Fahrzeuge können online bei einem Mautdiensteanbieter registriert werden, z.B. bei der Toll Collect GmbH unter www.toll-collect.de/go/registrierung. Muss die OBU durch Fachpersonal im Fahrzeug eingebaut werden, ist rechtzeitig ein Einbautermin zu vereinbaren. Eine Verpflichtung zur Nutzung des automatischen Einbuchungssystems besteht nicht. Manuelle Einbuchungen online oder per Einbuchungs-App sind ohne vorherige Registrierung möglich. Bei der manuellen Einbuchung geben die Nutzer vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten ein wie Fahrtbeginn, Start-, Via- und Zielort. Ebenso alle relevanten Fahrzeugdaten wie Kennzeichen, Achszahl, Schadstoffklasse, CO₂-Emissionsklasse und technisch zulässige Gesamtmasse (Gewichtsklasse). Sie können die Maut jeweils vor Fahrtantritt bspw. auf der Toll-Collect-Webseite oder mit der App von der Toll Collect GmbH entrichten.	Die Entscheidung der Kommission 2009/750/EG enthält allgemeine Vorschriften, die zur Erreichung der Interoperabilität zwischen den Betreibern des europäischen elektronischen Mautdienstes einerseits und der Ausrüstung und den Verfahren der Mauterheber andererseits erforderlich sind.
-------------------------	---	---

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität
Beschl.	Beschluss
BEV	battery electric vehicle
BewG	Bewertungsgesetz
BFStrMG	Bundesfernstraßenmautgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BIBB	Bundesinstitut für Berufsbildung
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BR-Drs.	Bundesrats-Drucksache
bspw.	beispielsweise
BStrMKnotV	Bundesstraßenmaut-Knotenpunktverordnung
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
Buchst.	Buchstabe(n)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung
bzw.	beziehungsweise
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
CIF	Customer Information File
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CoC	Certificate of Conformity
d. h.	das heißt
Doppelbuchst.	Doppelbuchstabe
EETS	European Electronic Toll Service (= Europäischer elektronischer Mautdienst)
EmoG	Elektromobilitätsgesetzes
EU	Europäische Union

EuGH	Europäischer Gerichtshof
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
f.	folgende
FCEV	fuel cell electric vehicle
ff.	fortfolgende
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
GewO	Gewerbeordnung
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GNSS	Global Navigation Satellite System (Globales Satellitennavigationssystem wie z.B. GPS oder Galileo)
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
HwO	Handwerksordnung (Gesetz zur Ordnung des Handwerks)
i. d. R.	in der Regel
i. S.	im Sinne
i. S. d.	im Sinne des/der
i. S. v.	im Sinne von
i. V. m.	in Verbindung mit
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
kWh	Kilowattstunden
Lkw	Lastkraftwagen
Lkw-MautV	Lkw-Maut-Verordnung
LOF	Land- oder Forstwirtschaftliche Zulassung
MautHV	Mauthöheverordnung

max.	maximal
Nr.	Nummer(n)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
o. Ä.	oder Ähnliches
OBU	On-Board-Unit
Obus	Oberleitungsomnibus
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OLG	Oberlandesgericht
OVG	Oberverwaltungsgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
ReisegewVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift für den Vollzug des Titels III der Gewerbeordnung
Rn.	Randnummer(n)
S.	Satz/Seite
s.	siehe
sog.	sogenannt
So. Kfz	Sonstiges Kraftfahrzeug
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
t	Tonne(n) (Maßeinheit)
tzGm.	technisch zulässige Gesamtmasse
u.a.	unter anderem
Unimog	Universalmotorgerät
usw.	und so weiter
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift

z.B.	zum Beispiel
zGG	zulässiges Gesamtgewicht

Bildnachweis

© Bundesamt für Logistik und Mobilität

© Adobe Stock