

MERKBLATT

GÜTERBEFÖRDERUNG IN DER LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT



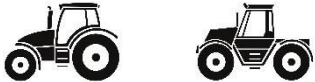
Güterbeförderung in der Land- oder Forstwirtschaft

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wurden nachfolgende Hinweise zur Güterbeförderung in der Land- oder Forstwirtschaft (LoF) erstellt.

Fahrzeugbauarten und Zulassung

Die Fahrzeuge erhalten gemäß dem systematischen Verzeichnis der Fahrzeug- und Aufbauarten (§ 2 FZV) eine Schlüsselnummer. In der Zulassungsbescheinigung Teil I ergibt sich diese aus dem Code zu Buchstabe „J“ und der Ziffer „4“. Im alten Fahrzeugschein ist sie in der Zeile „1“ enthalten. Bedingt durch die EU Typgenehmigung gemäß Richtlinie 2003/37/EG und VO (EU) Nr. 167/2013 werden auch bei land- oder forstwirtschaftlichen (lof) Fahrzeugen in Zukunft andere Klassifizierungen eingeführt.

Land- oder forstwirtschaftliche (lof) Zugmaschinen



Zugmaschine/Ackerschlepper	89 1000 (alt 8710)
Zugmaschine/Geräteträger	89 2000 (alt 8720)
EU-Fahrzeugklasse „T“	T1 – T4 a/b



Zugmaschine (ohne Ladegerät/verkürzte Ladefläche)	87 0000
--	---------

Sattelzugmaschinen/Lkw

Lkw kommen in der LoF verstärkt zum Einsatz. Insbesondere der Einsatz von Sattelzugmaschinen mit Sattelanhängern nimmt zu.



Sattelzugmaschine	88 0000
LKW	10 0300 (Beispiel)
EU-Fahrzeugklasse	N3 ... (Beispiel)

Agrartruck

Agrar-Lkw oder Agrartrucks sind Fahrzeuge, die auf Lkw-Basis aufgebaut, aber als lof Zugmaschine (89 1000 o. 89 2000) zugelassen sind. Dabei sind die Anforderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) oder der VO (EU) Nr. 167/2013 zu erfüllen. Weiterhin können Agrartrucks auch als lof Sattelzugmaschine (90 0000) zugelassen sein.



lof Sattelzugmaschine	90 0000
-----------------------	---------

Sonstige Kfz/Sonderfahrzeuge

Die Eintragung in den Fahrzeugpapieren gibt den Hinweis auf die Bauart mit der entsprechenden Schlüsselnummer und dem Vermerk des Einsatzzweckes (z. B. „Bestimmt und ausschließlich geeignet zum Ausbringen von Gülle und Fäkalien“). Als Unterbau werden oftmals Lkw verwendet.

Anhänger

Bis 25 km/h sind lof Anhänger nur dann von den Vorschriften des Zulassungsverfahrens befreit, wenn sie in lof Betrieben nur für lof Zwecke und nur mit einer Betriebsgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h hinter Zugmaschinen oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mitgeführt werden. Zulassungsfreie Anhänger benötigen ein Wiederholungskennzeichen, das der Halter des Zugfahrzeugs für eines seiner Zugfahrzeuge verwenden darf und ein „25“ Geschwindigkeitsschild. Eine Betriebserlaubnis ist für Anhänger, die nach dem 01.07.1961 erstmals in den Verkehr gekommen sind, erforderlich (keine Mitführpflicht).



EU-Fahrzeugklasse	R
-------------------	---

In lof Betrieben sind alle lof Anhänger mit mehr als 25 km/h Höchstgeschwindigkeit zulassungspflichtig.

Alle Anhänger, die nicht die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllen (generell bei Lohnunternehmen), müssen **ab 6 km/h** bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Zugfahrzeugs eine Zulassung haben und unterliegen damit der Überwachungspflicht (TÜV, Dekra, u. a.) und benötigen eine eigene Haftpflichtversicherung.

Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

Zugmaschinen, die nach ihrer Bauart zur Verwendung für lof Zwecke nach **§ 6 Abs. 5 FeV** (siehe Kasten) bestimmt und für solche Zwecke eingesetzt werden, können unabhängig von der Kennzeichenfarbe, mit den Fahrerlaubnisklassen L und T gefahren werden. Ebenso ist es unerheblich, ob eine Fahrt nach dem GüKG erlaubnispflichtig ist. Ausschlaggebend sind vielmehr die definierten lof Zwecke. Transporte von z. B. Silomais vom Acker zur „gewerblichen“ Biogasanlage oder Gärreste von der „gewerblichen“ Biogasanlage zum Acker sind mit der Klasse L oder T möglich, sofern die übrigen Voraussetzungen der Fahrerlaubnisklassen L und T erfüllt sind.

Die Klasse L (Alter ab 16 Jahre) gilt für Zugmaschinen bis 40 km/h bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (bbH). **Mit Anhängern darf nicht schneller als 25 km/h gefahren werden!**

Die Klasse T (Alter 16-18 Jahre) gilt für Zugmaschinen auch mit Anhängern bis 40 km/h bbH. **Ab 18 Jahren** gilt die Klasse T für Zugmaschinen mit Anhängern bis 60 km/h bbH.

Der Erwerb der Fahrerlaubnis-Klassen C1/C1E ist ab dem 18. Lebensjahr, der FE Klassen C/CE nach dem 21. Lebensjahr (Ausnahmen s. § 10 Abs. 1 Nr. 7 der FeV) möglich. Führerscheine dieser Klassen haben eine Geltungsdauer von fünf Jahren.

§ 6 Abs. 5 FeV: Unter lof Zwecke im Rahmen der Fahrerlaubnis der Klassen T und L fallen

1. der Betrieb von Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Weinbau, Gartenbau, Obstbau, Gemüsebau, Baumschulen, Tierzucht, Tierhaltung, Fischzucht, Teichwirtschaft, Fischerei, Imkerei, Jagd sowie den Zielen des Natur- und Umweltschutzes dienende Landschaftspflege,
2. die Park-, Garten-, Böschungs- und Friedhofspflege,
3. die landwirtschaftliche Nebenerwerbstätigkeit und Nachbarschaftshilfe von Landwirten,
4. der Betrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Lohnunternehmen und andere überbetriebliche Maschinenverwendung,
5. der Betrieb von Unternehmen, die unmittelbar der Sicherung, Überwachung und Förderung der Landwirtschaft überwiegend dienen,
6. der Betrieb von Werkstätten zur Reparatur, Wartung und Prüfung von Fahrzeugen sowie Probefahrten der Hersteller von Fahrzeugen, die jeweils im Rahmen der Nummern 1 bis 5 eingesetzt werden, und
7. der Winterdienst

Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)

Die Qualifikation ist nur für Fahrzeuge erforderlich, die mit den Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C oder CE (auch bei D Klassen) gefahren werden. Das Gesetz gilt für Beförderungen durch Fahrer, die Kfz und Kombinationen mit mehr als 3,5 t Gesamtmasse im **Güterkraft- und Personenverkehr oder Werkverkehr** einsetzen. Keine Qualifikation ist erforderlich für das Führen von Kfz bis 45 km/h bbH, Selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SfA) sowie Kfz, die zu Reparatur- und Wartungszwecken Prüfungen unterzogen werden.

Für die in lof Betrieben anfallenden Transporte kann der **Ausnahmetatbestand** des § 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrFQG („Handwerkerregelung“), greifen. Eine Beförderung von Materialien, Ausrüstung oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung des Berufs verwendet, ist damit ohne Qualifikation möglich. Darunter können auch die nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG (siehe Ausnahmen für die LoF) vom GüKG befreiten Beförderungen fallen. Bei der **Fahrtätigkeit darf es sich nicht um**

die Hauptbeschäftigung des Fahrers handeln. Lohnunternehmen, die überwiegend Fahrtätigkeiten ausführen, unterliegen hingegen der Qualifizierungspflicht. Zudem könnte der Ausnahmetatbestand des § 1 Abs. 2 Nr. 9 BKrFQG greifen, wenn es sich um eine Beförderung mit Kraftfahrzeugen handelt, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiu Unternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens verwendet oder von diesem ohne Fahrer angemietet werden.

Fahrten im Güterkraft- bzw. Personenverkehr darf nur durchführen, wer in Abhängigkeit der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse ein bestimmtes Mindestalter erreicht hat. Für Kraftfahrzeuge, die mit der Klasse C oder CE gefahren werden dürfen, beträgt das Mindestalter für die erforderliche Grundqualifikation 18 Jahre und 21 Jahre bei der beschleunigten Grundqualifikation.

Personen, die bereits vor dem 10.09.2009 die Fahrerlaubnisklasse C1, C1E, C oder CE erworben haben, gelten als grundqualifiziert. Alle Personen mit Grundqualifikation bzw. Personen, die als grundqualifiziert gelten, müssen im Abstand von fünf Jahren Weiterbildungsschulungen von 35 Unterrichtseinheiten absolvieren. Die Schlüsselzahl "95" in einem Führerschein der Europäischen Union, eines EWR-Vertragsstaates (Island, Liechtenstein, Norwegen) oder der Schweiz, bzw. ein von diesen Staaten ausgestellter Fahrerqualifizierungsnachweis belegt das Vorliegen der Qualifikation. Das eingetragene Datum gibt an, bis wann eine nächste Weiterbildung abzuschließen und in den Führerschein/Fahrerqualifizierungsnachweis einzutragen ist.

Weitere Informationen sind in den „Anwendungshinweisen zum Berufskraftfahrerqualifikationsrecht“ unter www.bag.bund.de zu finden.

Kraftfahrzeugsteuer

Nach § 3 Nr. 7 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) können Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), Sonderfahrzeuge, Anhänger hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und einachsige Kfz-Anhänger (ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sein. Die Steuerfreiheit gilt nur, wenn diese Fahrzeuge ausschließlich

- a) in lof Betrieben,
- b) zur Durchführung von Lohnarbeiten für lof Betriebe,
- c) zu Beförderungen für lof Betriebe, wenn diese Beförderungen in einem lof Betrieb beginnen oder enden,
- d) zur Beförderung von Milch, Magermilch, Molke oder Rahm oder
- e) von Land- oder Forstwirten zur Pflege von öffentlichen Grünflächen oder zur Straßenreinigung im Auftrag von Gemeinden oder Gemeindeverbänden verwendet werden.

Nach § 3 Nr. 4 KraftStG sind alle Fahrzeuge, die ausschließlich zur Reinigung von Straßen verwendet werden, ebenfalls von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Dazu zählt auch der Winterdienst.

Steuerbefreite Fahrzeuge sind mit einem grünen Kennzeichen zu führen. Werden steuerbefreite Fahrzeuge außerhalb der begünstigten Zwecke eingesetzt, entsteht für den Zeitraum des Einsatzes Kraftfahrzeugsteuerpflicht (mind. für einen Monat). Diese so genannte „zweckfremde Benutzung“ ist dem zuständigen Hauptzollamt unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Das grüne Kennzeichen kann dann weiterhin für die zweckfremde Benutzung verwendet werden, wenn es sich nur um kurzfristige zweckfremde Benutzungen handelt. Werden die Fahrzeuge jedoch regelmäßig und wiederkehrend für andere als die begünstigten Zwecke genutzt, ist die Steuerbefreiung zu widerrufen. Das Fahrzeug unterliegt dann regulär der Kraftfahrzeugsteuer und muss mit einem schwarzen Kennzeichen geführt werden.

Auf schriftlichen Antrag kann nach § 10 KraftStG bei Sattelauflegern und Anhängern von der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer abgesehen werden. Dabei ist darauf zu achten, dass diese Anhänger nur hinter Kraftfahrzeugen (mit Ausnahme von Krafträdern und Personenkraftwagen) mitgeführt werden, für die der Anhängerzuschlag entrichtet worden ist. Die Möglichkeit des Anhängerzuschlages besteht auch bei steuerbefreiten Kraftfahrzeugen.

Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

Grundsätzliches: Das GüKG trifft Regelungen über die Erlaubnispflicht von Beförderungen mit Kfz, die einschließlich Anhänger ein zulässiges Gesamtgewicht (zGG) von 3,5 t übersteigen. Das Gesetz unterscheidet zwischen erlaubnispflichtigem **gewerblichen Güterkraftverkehr** als geschäftsmäßige (die Beförderung steht als Geschäftszweck im Vordergrund) oder entgeltliche Beförderung von Gütern für andere (§ 1 Abs. 1 GüKG) und **Werkverkehr** als Güterbeförderung für eigene Zwecke eines Unternehmens, bei dem die weiteren Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 GüKG sämtlich erfüllt sein müssen.

§ 2 GüKG sieht **Ausnahmen** von der grundsätzlichen Erlaubnispflicht vor. Die Ausnahmen für die **Land- oder Forstwirtschaft** finden sich in § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG. Danach sind die in lof Betrieben **üblichen Beförderungen von lof Bedarfsgütern oder lof Erzeugnissen** beim Vorliegen bestimmter weiterer Voraussetzungen von der güterkraftverkehrsrechtlichen Erlaubnispflicht befreit.

I. Was sind in lof Betrieben übliche Beförderungen von lof Bedarfsgütern oder lof Erzeugnissen?

Von der Ausnahme sind ausschließlich **übliche** Beförderungen von lof Bedarfsgütern oder lof Erzeugnissen erfasst.

Als solche sind beispielsweise anzusehen die Beförderungen von Milch, Eiern, Tierfutter, geerntetem oder eingelagertem Getreide (unverarbeitet), Obst und Gemüse (unverarbeitet), Saatgut, Düng- und Pflanzenschutzmitteln, gerodetem Holz, Holzspänen (ausschließlich entstanden durch Rodung von Holz), Pflanzensetzlingen, landwirtschaftlichen Maschinen und Ersatzteilen für den Eigenbedarf, Kraftstoffen in Mengen des Eigenbedarfs.

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).

II. Darüber hinaus zu erfüllende Voraussetzungen des

§ 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG:

Die in lof Betrieben üblichen Beförderungen von lof Bedarfsgütern oder lof Erzeugnissen sind nur dann von der Erlaubnispflicht befreit, wenn sie wie folgt durchgeführt werden:

1. Für eigene Zwecke

Die Güter müssen Eigentum des befördernden lof Betriebes oder von diesem erzeugt, gewonnen, verkauft, gekauft, vermietet, gemietet oder geleast worden sein. Die in lof Betrieben üblichen Beförderungen müssen innerhalb des lof Betriebes, vom Betrieb zum Kunden (Empfänger) oder vom Beladeort direkt zum Betrieb (einschließlich Acker, weitere Betriebsstandorte) durchgeführt werden. Führt der befördernde Landwirt das Fahrzeug nicht selbst, so muss der Fahrer seine Lenktätigkeit für den Landwirt und weder für sich selbst, noch für einen Dritten erbringen. Das verwendete Fahrzeug muss nicht von der Kfz-Steuer befreit sein.

Beispiele:

Landwirt transportiert sein Getreide zum Landhändler frei Lager.

→ **kein** GüKG-erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr

Landwirt transportiert Erde, Sand oder Schutt für Bau- und Bahnunternehmen, Kommunen, Straßenmeistereien, usw.

→ **GüKG-erlaubnispflichtiger** Güterkraftverkehr

2. Im Rahmen der Nachbarschaftshilfe

Bäuerliche Nachbarschaftshilfe darf nur durch und für einen lof Betrieb geleistet werden. Nachbarschaftshilfe ist die gelegentlich aus Gefälligkeit im Rahmen einer persönlichen, auf nachbarschaftlicher Nähe beruhenden Beziehung geleistete Hilfe. Sie beruht auf der Freiwilligkeit des Hilfeleistenden. Die Beförderung muss Ausdruck der nachbarschaftlichen Verbundenheit sein. Diese nachbarschaftliche Verbundenheit setzt eine gewisse räumliche Nähe zwischen beförderndem lof Betrieb und dem lof Betrieb, für den befördert wird, voraus. Darüber hinaus müssen die Beförderungen im Rahmen eines unentgeltlichen Gegenseitigkeitsverhältnisses durchgeführt werden. Das bedeutet: Ein Landwirt befördert für den nachbarlichen lof Betrieb zum Beispiel dessen Ernte, weil er erwartet, dass dieser nachbarliche lof Betrieb ihm im Gegenzug ebenfalls bei der Beförderung seiner eigenen Ernte helfen wird. 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.

Beispiele:

Gegenseitige und gelegentliche Hilfeleistung von lof Nachbarn beim Transport der Ernte.

→ **kein** GüKG-erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr

Ein Landwirt befördert regelmäßig für beliebige Landwirte in der Gemeinde gegen Entgelt Zuckerrüben.

→ **GüKG-erlaubnispflichtiger** Güterkraftverkehr

3. Im Rahmen eines Maschinenringes (MR) oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses (z. B. Betriebshilfering)

Die in lof Betrieben üblichen Beförderungen von lof Erzeugnissen oder lof Bedarfsgütern erfolgen im Rahmen eines MR. **Ein Landwirt ist Mitglied eines MR und befördert unter Vermittlung dieses MR für einen anderen Landwirt, der ebenfalls Mitglied dieses MR ist**, dessen Erzeugnisse von dessen Betrieb direkt zu dessen Kunden (Empfänger) oder transportiert lof Bedarfsgüter zu dem Betrieb des anderen Landwirts. Für die Beförderungen dürfen nur Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen) oder Sonderfahrzeuge verwendet werden, die nach § 3 Nr. 7 (KraftStG) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind.

Die Beförderung erfolgt darüber hinaus nur im **Umkreis von 75 km** (Luftlinie) um den Mittelpunkt des regelmäßigen Standorts des Kfz, den Wohnsitz oder den Sitz des Halters. Dies ist i. d. R. der Ort des Betriebssitzes. Wird ein Kfz eingesetzt, das nicht auf den Landwirt 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 daher ein Fahrzeug innerhalb des Wirkungskreises eines bestimmten MR zum Einsatz kommt, so verlagert sich der Mittelpunkt des Standorts für die Dauer des Einsatzes zu dem momentanen Zentralpunkt der Fahrzeugverwendung.

Beispiele:

Unter Vermittlung des MR transportiert ein MR Landwirt für einen anderen MR Landwirt Gülle zum Feld bzw. zum Güllelager.

→ **kein** GüKG-erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr

Ein MR-Landwirt transportiert gegen Entgelt mit einem Sattelzug Getreide für einen anderen MR-Landwirt. Ein MR-Lohnunternehmer befördert im Auftrag eines MR-Landwirts gegen Entgelt Getreide vom Feld zum Betrieb des Landwirts.

→ **GüKG-erlaubnispflichtiger** Güterkraftverkehr

4. Mit lof Fahrzeugen bis 40 km/h bauartbedingter

Höchstgeschwindigkeit (bbH)

Von der grundsätzlichen Erlaubnispflicht ausgenommen sind außerdem die in lof Betrieben üblichen Beförderungen von lof Bedarfsgütern oder lof Erzeugnissen mit lof Fahrzeugen mit einer bbH von **bis zu 40 km/h**.

Dieser Ausnahmetatbestand ist damit begründet, dass lof Betriebe hauptsächlich Land- oder Forstwirtschaft betreiben und der reine Transport von lof Gütern in aller Regel nur eine untergeordnete Tätigkeit darstellt. Bei dieser untergeordneten Tätigkeit würde die Anwendung der Vorschriften des GüKG verhältnismäßig stark ins Gewicht fallen und zu unverhältnismäßiger Bürokratie führen. Lof Erzeugnisse oder lof Bedarfsgüter werden heute üblicherweise von lof Betrieben unterschiedlicher rechtlicher und steuerlicher Ausgestaltung oder in deren Auftrag z. B. auch **durch Lohnunternehmer** transportiert. Die neue Regelung führt bei Kontrollen zu wesentlichen Vereinfachungen. Die Kontrollen beziehen sich ausschließlich darauf, ob ein lof Fahrzeug genutzt wird (Zulassungsbescheinigung Teil I), sowie auf die bbH und die Üblichkeit der jeweiligen Beförderung der lof Bedarfsgüter oder lof Erzeugnisse. Die Frage der Vergütung, sowie die Frage, wer den Transport durchführt, spielen im Rahmen dieser Befreiung (§ 2 Abs. 1 Nr. 7c GüKG) keine Rolle.

Was ist ein lof Fahrzeug im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 7 c) GüKG?

Ein lof Fahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 7 c) GüKG muss zu lof Zwecken bzw. bei solchen Tätigkeiten eingesetzt werden und als lof Fahrzeug im Fahrzeugschein bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I oder – bei zulassungsfreien landwirtschaftlichen Fahrzeugen – in der Betriebserlaubnis eingetragen sein. Lof Fahrzeuge sind lof Zugmaschinen Ackerschlepper, lof Zugmaschinen Geräteträger, lof Sattelzugmaschinen sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen und sonstige Kfz mit jeweils klar erkennbarer lof Zweckbestimmung (z. B. So. Kfz Bienenwanderung, Kompoststreuer, usw.).

Um nicht in unerlaubten Wettbewerb mit GüKG-erlaubnispflichtigem Güterkraftverkehr zu treten, sind folgende Voraussetzungen **sämtlich** zu erfüllen:

a) Einsatz von Iof Fahrzeugen,

b) eine bbH von nicht mehr als 40 km/h der Iof Fahrzeuge

(Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug maßgebend)

und

c) Durchführung von in Iof Betrieben üblichen Beförderungen von Iof Erzeugnissen und/oder Iof Bedarfsgütern.

Beispiel:

Transport von Mais oder Gülle durch einen Lohnunternehmer mit Iof Fahrzeugen bis 40 km/h bbH.

→ **kein** GüKG-erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr

Baustellentransporte, wenn z. B. Erdmassen oder anderweitige Drittgüter auf Lkw, Sattelzugmaschinen mit Auflieger oder Traktorgespanne geladen und durch diese auf der Baustelle fortbewegt werden, sind ausnahmslos erlaubnispflichtig!

→ **GüKG-erlaubnispflichtiger** Güterkraftverkehr

Mitzuführende Unterlagen

Werden Iof Beförderungen nach den **Nummern 1, 2 und 4 mit Kfz-steuerpflichtigen Fahrzeugen** durchgeführt, muss gemäß § 2 Abs. 1a) GüKG ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitgeführt werden. Aus dem Nachweis oder Begleitpapier müssen Be- und Entladestelle, das beförderte Gut sowie der jeweilige Iof Betrieb, für den die Beförderung erfolgt, ersichtlich sein.

Bei Beförderungen außerhalb der Nummern 1 bis 4 (GüKG-erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr) sind neben dem Begleitpapier oder einem entsprechenden Nachweis („sonstiger Nachweis“), die GüKG-Lizenz und ein Nachweis über eine Güterschadens-Haftpflichtversicherung mitzuführen. Die Durchführung von Werkverkehr ist im Vorfeld beim BAG anzumelden. Weitere Unterlagen müssen nicht mitgeführt werden.

Folgen bei Fehlen der Voraussetzungen:

Liegt **keine** Ausnahme im Rahmen des § 2 GüKG und auch kein Werkverkehr vor, handelt es sich um **erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehr** (§§ 1, 3 GüKG). In diesen Fällen kommen alle Regelungen des GüKG, einschließlich der dort genannten

Bußgeldvorschriften, zur Anwendung. Bußgelder von 5.000 bis 200.000 EUR sind möglich.

Beispiele, bei denen die Voraussetzungen fehlen:

- Transport von Silage oder Gärresten im Auftrag einer Biogasanlage mit Iof Fahrzeugen > 40 km/h bbH.
- Transport von Klärschlamm und Grünschnitt im Auftrag einer Kommune mit Iof Fahrzeugen > 40 km/h bbH.
- Transport von Getreide durch einen Landhändler oder Lohnunternehmer mit Iof Fahrzeugen > 40 km/h bbH.
- Transport von Erde, Sand oder Schutt für Bau- und Bahnunternehmen, Kommunen, Straßenmeistereien, usw. unabhängig von der bbH der eingesetzten Iof-Fahrzeuge.

In Zweifelsfällen hinsichtlich der Erlaubnispflicht sollte die zuständige untere Verkehrsbehörde am Betriebssitz des Landwirtes kontaktiert werden, um von dort eine Einschätzung für den konkreten Einzelfall zu erhalten.

Das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)

Seit dem 1. Juli 2018 sind neben den Bundesautobahnen auch alle Bundesstraßen mautpflichtig!

Grundsätzliches: Das BFStrMG bezieht alle Kfz oder Fahrzeugkombinationen in die Mautpflicht ein, die für den **Güterkraftverkehr bestimmt sind** (1. Alternative) **oder dafür verwendet werden** (2. Alternative), soweit deren zulässiges Gesamtgewicht **mindestens 7,5 t** beträgt. **Mautpflicht besteht bereits, wenn eine der beiden Alternativen erfüllt ist!**

Ausnahmen für die Land- oder Forstwirtschaft

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 BFStrMG ist die Maut nicht zu entrichten für Iof Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG sowie damit verbundene **Leerfahrten**. Die Ausnahmen bei der Maut sind also unter Einbeziehung auch der Leerfahrten **identisch** mit den einzelnen Tatbestandsvarianten, die sich aus § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG (**siehe Abschnitt GüKG Nummer 1 bis 4**) ergeben.

Wichtig: Die übrigen Ausnahmen des § 2 Abs. 1 GüKG, insbesondere § 2 Abs. 1 Nr. 6 GüKG (Beförderung von Milch und Milcherzeugnissen) und § 2 Abs. 1 Nr. 8 GüKG (Beförderung von Betriebseinrichtungen) führen jedoch bei der LKW-Maut **nicht** zu einer Mautbefreiung.

Für alle aufgeführten Tatbestandsvarianten der Mautbefreiung gilt:

Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend.

Sollten die vorgenannten Ausnahmetatbestände nicht greifen, ist Folgendes zu prüfen:

Mautpflicht nach der 1. Alternative → Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr

Ob ein Kfz oder eine Fahrzeugkombination für den Güterkraftverkehr bestimmt ist, hängt von der generellen Zweckbestimmung unabhängig vom konkreten Verwendungszweck im Einzelfall ab. Es ist somit entscheidend, ob das Fahrzeug nach seinen objektiven Merkmalen dazu dienen soll, Güter auf Straßen zu transportieren. Somit ergibt sich die Mautpflicht unabhängig davon, ob

- tatsächlich Güter befördert werden,
- es sich um eine Privatfahrt handelt,
- die Güterbeförderung gewerblich oder im Werkverkehr erfolgt
- oder das betreffende Kfz von der Kfz-Steuer befreit ist.

So sind klassische Traktoren, zugelassen als Iof Ackerschlepper und Iof Geräteträger, nicht mautpflichtig nach der 1. Alternative, da diese aufgrund der Ausstattung mit z. B. Zapfwelle, Ackerbereifung, Hubwerkseinrichtung, Hydraulikanschlüssen usw. überwiegend für die Bewirtschaftung von Iof Flächen bestimmt sind. Darunter kann auch der Unimog mit entsprechender Zulassung und Ausstattung fallen. Es besteht daher auch keine Mautpflicht solcher typischen Traktoren bei Fahrten mit angebauten oder angehängten Arbeitsgeräten/-maschinen – es sei denn, dass letztere selbst als Transportgut befördert werden (z. B. zwecks Herstellung, Überführung, Präsentation, Verkauf, Vermietung).

Hingegen sind LKW, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen, Iof Sattelzugmaschinen und Agrartrucks grundsätzlich mautpflichtig nach der 1. Alternative.

Mautpflicht nach der 2. Alternative → Einsatz im Güterkraftverkehr

Werden Kfz (auch klassische Traktoren, Agrartrucks) oder Fahrzeugkombinationen für entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderungen (GüKG-erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr oder GüKG-

Werkverkehr) eingesetzt, so besteht – völlig unabhängig von der 1. Alternative – Mautpflicht. Dies gilt insbesondere bei der Beförderung von Gütern, die nicht als Iof Bedarfsgüter oder Iof Erzeugnisse qualifiziert werden können oder wenn es sich um eine in der LoF unübliche Beförderung handelt. Werden Beförderungen gänzlich außerhalb der LoF durchgeführt, besteht stets Mautpflicht. Dies gilt auch, wenn Iof Bedarfsgüter oder Iof Erzeugnisse von Unternehmen befördert werden, die nicht selbst in der Erzeugung von Iof Produkten tätig sind (z.B. Händler, Iof Bezugs- und Absatzgenossenschaften, Sägewerke, Weiterverarbeitungsbetriebe wie etwa Zuckerfabriken oder Molkereien.)

Die Höhe der Maut pro km richtet sich

1. nach dem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugkombination. Die Einteilung erfolgt in drei Gewichtsklassen: 7,5 t bis unter 12 t zGG, 12 t bis 18 t zGG und mehr als 18 t zGG). In der Klasse über 18 t zGG wird zusätzlich nach Anzahl der Achsen differenziert (bis 3 Achsen bzw. 4 und mehr Achsen). Seit dem 1.1.2019 ergibt sich bei Fahrzeugkombinationen das für die LKW-Maut maßgebliche zGG einfach aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge ohne Berücksichtigung von Stütz-, Sattel- und Aufliege lasten (§ 1 Abs. 6 BFStrMG).
2. nach der Emissionsklasse des Zugfahrzeugs. Alte Traktoren und Motoren, über die es keine genauen Angaben zur Schadstoffklasse gibt, werden i. d. R. in die schlechteste Kategorie F eingestuft. Moderne Traktoren-Motoren, die bereits die Abgasstufen IIIA, IIIB, IV und V der Richtlinie 97/68/EG erfüllen, können anhand des Erstzulassungsdatums entsprechend besser eingestuft werden.

Die Mauterfassung kann für registrierte Kunden über ein On-Board Unit-Gerät (OBU) erfolgen. Für nicht registrierte Kunden besteht die Möglichkeit, die Mautstrecke über eine App, Mautstellen-Terminals oder das Internet zu buchen.

Weitere Infos unter www.toll-collect.de.

Fahrpersonalrecht

Die Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten gelten für **Krafffahrer, die im Straßengüter- oder Personenverkehr** tätig sind.

Für Krafffahrer im Straßengüterverkehr, die Krafffahrzeuge lenken, die zur Güterbeförderung geeignet sind und deren zulässige Höchstmasse (zHM) einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger **3,5 t übersteigt**, richten sich die Lenk- und Ruhezeiten nach der EU-weit einheitlichen Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Die nationale Fahrpersonalverordnung (FPersV) ergänzt die EU-Vorschriften und gilt auch für Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zHM einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger **von mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t**.

Um die Einhaltung der Vorschriften überwachen zu können, müssen die verwendeten Fahrzeuge grundsätzlich mit entsprechenden Kontrollgeräten (Fahrtenschreiber) ausgerüstet sein bzw. sind sonstige Nachweise vorgeschrieben (vgl. EU-weite Verordnung (EU) Nr. 165/2014).

Alle relevanten Regelungen sind in den „**Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr**“ zusammengefasst und vollständig und detailliert aufgearbeitet. Um dieses Merkblatt übersichtlich zu halten, wird auf die dortigen Erläuterungen, insbesondere zu den bestehenden Ausnahmen von der Anwendung der Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie der FPersV verwiesen. Die jeweils aktuelle Fassung kann unter www.bag.bund.de heruntergeladen werden.

Hinweis:

Neben den in den vorgenannten Hinweisen zu den Sozialvorschriften beschriebenen Vorgaben zum Fahrpersonalrecht sind insbesondere die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes bzw. des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Krafffahrern zu beachten!

Dieses Merkblatt gibt ausschließlich den Rechts- und Auslegungsstand zum Zeitpunkt seines Erscheinens wieder. Spätere Änderungen in den gesetzlichen Regelungen sowie in den Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr sind zu beachten. Mit Erscheinen dieser Ausgabe verlieren alle vorher erschienenen Ausgaben ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung kann unter www.lwk-niedersachsen.de heruntergeladen werden.

Herausgeber: Landwirtschaftskammer Niedersachsen
Mars la Tour Str. 1-13, 26121 Oldenburg

Autor: Dipl. Ing. agr. Martin Vaupel
martin.vaupel@lwk-niedersachsen.de
Stand: Februar 2022

mit fachlicher Unterstützung durch:
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL),
Bundesverband Lohnunternehmen e.V. (BLU), Bundesverband der
Maschinenringe e.V. (BMR) und Deutscher Bauernverband e.V. (DBV).

abgestimmt mit dem
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
www.bmdv.bund.de
und dem
Bundesamt für Güterverkehr (BAG)
Werderstraße 34, 50672 Köln
www.bag.bund.de