



Maschinenring



Staatssekretär im Bundesministerium
für Digitales und Verkehr
Herrn Hartmut Höppner
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

per Mail: hartmut.hoepfner@bmdv.bund.de; sts-h@bmdv.bund.de

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Höppner,

schon im Vorfeld der Änderung des Mautgesetzes durch den Deutschen Bundestag haben wir in der Branche eine erhebliche Unruhe bezüglich der zu erwartenden Auswirkungen wahrgenommen. Aufgrund der bisherigen Auslegung in ähnlichen Fällen hatten wir uns allerdings erhofft, dass diese analog zur Fahrpersonalverordnung ausgestaltet wird und sich die Aufregung legen wird. Anlass für diese Hoffnung war nicht zuletzt die Formulierung: „Fahrzeuge[...], die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden.“ Nach der Veröffentlichung von Toll Collect bekommen wir nun aber erneut sehr viele Anfragen und Beschwerden.

Erlauben Sie mir einleitend einige grundsätzliche Anmerkungen. Das Handwerk ist eine besondere Ausprägung des Gewerberechts. Aus historischen Gründen üben die Betriebe in Landwirtschaft und Weinbau als Urproduzenten kein Gewerbe im Sinne der Gewerbeordnung aus und werden daher auch von der Handwerksordnung nicht unmittelbar erfasst. Es gibt dennoch eine Reihe vergleichbarer Eigenschaften. In der in Deutschland zur Identifizierung von der Mautpflicht befreiter Berufe herangezogenen Handwerksordnung finden sich viele Berufe wieder, bei denen landwirtschaftliche Ursprungserzeugnisse wie Getreide, Milch, Fleisch, Eier etc. weiterverarbeitet werden (Bäcker, Konditor, Fleischer, Brauer und Mälzer, Weinküfer etc.).

Betrachtet man nun die Betriebsführung als eines der möglichen Merkmale, welches einen Handwerksbetrieb von einem Industriebetrieb unterscheidet, so wird klar, dass diese Definition auch auf die Landwirtschaft, die Forstwirtschaft, den Garten-, Wein- und Obstbau und ähnlich gelagerte Betriebszweige zutrifft: „Eine handwerksmäßige Betriebsführung liegt vor, wenn ein Betriebsinhaber/-leiter in der Lage ist, die Arbeit seiner Mitarbeiter im Einzelnen zu überwachen und ihnen erforderlichenfalls Anweisungen zu erteilen bzw. wenn die persönliche Einflussnahme des Betriebsinhabers/-leiters auf den Geschehensablauf möglich ist. Eine tatsächliche Einflussnahme ist nicht erforderlich. Der Betriebsinhaber /-leiter ist aufgrund seiner Qualifikation von der Arbeitsplanung bis hin zur Endkontrolle für das im Betrieb zu fertigende Stück

verantwortlich.“ (Quelle: IHK-Leitfaden Abgrenzung Handwerk| Industrie | Handel | Dienstleistungen, Stand 2021).

Es ist also vertretbar, mehr als den in der Handwerksrolle aufgeführten Berufen handwerklichen Charakter zuzugestehen. Demzufolge müssten diese dann aber ebenfalls von der Mautpflicht befreit werden, wenn sie ihre handwerklich weiterverarbeiteten Produkte, die üblicherweise kleine Chargengrößen umfassen, transportieren. Umso mehr, als dass der Transport in den allermeisten Fällen nur eine notwendige Nebentätigkeit darstellt. Analog zu den Handwerksbetrieben könnte also gewissermaßen von einem Beruf vergleichbar einer Nebentätigkeit im Handwerk gesprochen werden. Der Nebenbetrieb definiert sich dadurch, dass er den wirtschaftlichen Zwecken des Hauptunternehmens dient, die Wirtschaftlichkeit bzw. den Gewinn des Hauptbetriebes steigert und aus Sicht des Kunden eine sinnvolle Ergänzung des betrieblichen Leistungsangebotes ist. Gute Beispiele sind hier die Winzer (vor allem, wenn man bedenkt, dass Brauer in der Liste stehen) oder weitere landwirtschaftsnahe Berufe wie Garten- und Landschaftsbauer, Friedhofsgärtner oder aber Binnenfischer.

Darüber hinaus kann es auch aus juristischer Sicht nicht auf die tatsächliche Eigenschaft als Handwerker oder handwerksähnliche Gewerbe im Sinne der HwO ankommen, da diese – und somit auch die Liste – bewusst enger gefasst wird, um den Bezug zur Handwerksammer zu regeln. Auch die Begründung der Ausnahme in BR-Drs. 270/23 S. 51 f. spricht gegen ein enges Verständnis, da es hier heißt „Der Fahrer muss einen handwerklichen Beruf im Sinne der Anlage A zu § 1 Absatz 2 und Anlage B zu § 18 Absatz 2 der Handwerksordnung oder einen mit dem Handwerk im Sinne der Handwerksordnung vergleichbaren Beruf ausüben. Er muss zudem grundsätzlich über den Transport hinausgehend mit der Be- oder Verarbeitung oder der Verwendung der beförderten Gegenstände befasst sein.“

Da in der von Toll Collect veröffentlichten Liste diese und andere Berufe nicht aufgeführt sind, ist davon auszugehen, dass es hier zu einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung und damit nach unserer Rechtsauffassung zu einem Verstoß gegen Artikel 3 Grundgesetz kommt. Dies trifft aufgrund der auch in anderer Hinsicht nicht nachvollziehbaren Auswahl der aufgeführten Berufe auch auf der Landwirtschaft vor- und nachgelagerte Bereiche zu. So stellt sich für Landmaschinenwerkstätten, Lohnunternehmer und Maschinenringe die Frage, ob zukünftig nur noch die Landmaschinenmechatroniker ans Steuer dürfen, da ansonsten die Fahrt mit dem Werkstattwagen mautpflichtig wird. Es wäre daher unserer Einschätzung nach zielführender, eine Ausnahme nicht an die Ausbildung des Fahrers zu binden, sondern an den Betrieb bei dem er angestellt ist. Die Liste als abschließend zu bezeichnen ist daher unserer Einschätzung nach inhaltlich falsch und wird in der Praxis für erheblichen Unfrieden sorgen.

Insgesamt stellt sich grundsätzlich die Frage, ob mit der derzeitigen Auslegung nicht auch in anderer Hinsicht eine kontraproduktive Wirkung erzielt wird. Soweit uns bekannt, ist der Bundesregierung daran gelegen, die Versorgung der Bevölkerung mit regional (und vorwiegend handwerklich) erzeugten Nahrungsmitteln sicherzustellen. Die auch auf der Homepage Ihres Hauses erwähnte Verlagerung des Transportvolumens auf Schiff und Schiene ist im regionalen Lieferverkehr schlichtweg nicht möglich. Wenn es für regionale Erzeuger nun aber teurer wird, ihre

Waren zu ihren Kunden zu bringen und die Betriebe in der Konsequenz aus dem Markt ausscheiden, führt dies letztlich dazu, dass Deutschland bei vielen Lebensmittelgruppen eine noch höhere Importquote bekommt. Es dürfte nicht im Sinne der CO₂-Vermeidung sein, wenn im Ergebnis noch mehr Wein und Gemüse aus Italien und Spanien nach Deutschland transportiert werden. Gerade im Bereich der Weinbranche würde ein Ausscheiden von Betrieben aus dem Markt zu einem erheblichen Problem für den angeschlossenen HoReCa-Sektor und insgesamt für den Tourismus führen. Die gesamte angeschlossene Kulturlandschaft samt der durch sie geförderten Biodiversität, bspw. in Steillagen, wäre erheblich bedroht, sollten Betriebe die Bewirtschaftung einstellen.

Wir sehen aus unserer Sicht also nicht nur einigen Klärungsbedarf bei Details der aktuellen Regelung, sondern stellen auch grundsätzlich die Frage, ob die derzeitige Auslegung nicht am eigentlichen Ziel der Mauterhebung, welche ja zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes führen soll, vorbeigeht.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn wir uns zu diesem Thema noch einmal mit Ihrem Haus abstimmen könnten, um zu sehen, ob hier nicht eine Lösung im Sinne der Umwelt und der regionalen Wirtschaftskreisläufe gefunden werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Johann Meierhöfer
Fachbereichsleiter Pflanzliche Erzeugung/Energie
Deutscher Bauernverband e.V.

Martin Gehring
Leiter Technik und Verkehr
Bundesverband der Maschinenringe e.V.

Dr. Martin Wesenberg
Geschäftsführer
Bundesverband Lohnunternehmen e.V.

Christian Schwörer
Geschäftsführer
Deutscher Weinbauverband e.V.