



Kraftverkehrs- handbuch 2020

Aktuelle Vorschriften für den
Straßengüterverkehr im In- und Ausland

I. Allgemeiner Teil

I.1	Kalendarium	3
I.2	Schulferienkalender	9
I.3	Gesetzliche Feiertage in Deutschland	11
I.4	Merkblatt für Havariekommissare für die Hinzuziehung von Havariekommissaren gemäß GDV Liste	12
I.5	Merkblatt für die Polizei für die Hinzuziehung von Havariekommissaren gemäß GDV Liste	13
I.6	Güterkraftverkehr und Umwelt (Umweltzonen und Fahrverbote) . .	15
I.7	Verordnung zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs auf der Straße (Ferienreiseverordnung – FerReiseV).	17
I.8	Wichtiges zu Fahrerqualifikationen – Aktuelles aus dem BMVI. . .	21
I.9	BMVI „Aktion Abbiegeassistent“	25
I.10	EU-Mobilitätspaket	32
I.11	Mehr als ein Jahr Datenschutz-Grundverordnung – Eine Zwischenbilanz	34
I.12	DS-GVO und Intelligenter Tachograph	40

II. Berufs- und Marktzugang

II.1	Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)	46
II.2	Verkehrsunternehmensdatei	70
II.3	EU-Berufszugangsverordnung VO (EG) Nr. 1071/2009.	71
II.4	Auslegungshilfe – Katalog der nationalen Straf- und Bußgeldtatbestände, die „Schwerste Verstöße“ i. S. d. Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 darstellen	101
II.5	Risikoeinstufungssystem	118
II.6	Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission – Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können (Todsündenliste)	121
II.7	Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) .	147

III. Geschäfts- und Beförderungsbedingungen

III.1	Handelsgesetzbuch (HGB) – Auszug –	158
III.2	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)	183
III.3	Logistik-AGB	201
III.4	Bonner und Kölner Palettentausch	210
III.5	Bonner Palettentausch	212
III.6	Kölner Palettentausch	214
III.7	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)	218
III.8	Einführung digitaler Frachtdokumente	235
III.9	Allgemeine Geschäftsbedingungen für Kurier-, Express- und Postdienste (AGKEP)	237
III.10	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Gestellung von Abfallcontainern und die Entsorgung von Abfällen 2019 (AGA 2019)	242
III.11	Laderampe – Rechte und Pflichten bei der Ablieferung	248

IV. Entgelte im Güterverkehr

IV.1 Fahrzeug-Kalkulationshilfe	252
---	-----

V. Arbeitsrecht und Sozialvorschriften

V.1 Arbeitszeit- und Sozialvorschriften im Straßenverkehr	266
V.2 Lenk- und Ruhezeiten (Übersicht)	269
V.3 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr	271
V.4 Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr	293
V.5 Durchführungsverordnung (EU) 2018/502 („Intelligenter Fahrtenschreiber“)	325
V.6 Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr	330
V.7 Leitlinien der EU-Kommission	335
V.8 Hinweise zu Artikel 34 Absatz 1 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Clarification Note 7)	350
V.9 Fahrpersonalgesetz (FPersG)	353
V.10 Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (FPersV)	363
V.11 Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)	384
V.12 Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern (KrFArbZG)	402
V.13 Arbeitszeitgesetz (ArbZG)	406
V.14 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG)	419
V.15 Einsatz von Zeitarbeitskräften	427
V.16 Definition und Abgrenzung der Arbeitnehmerüberlassung zum Werkvertrag	429
V.17 A1-Bescheinigung	431
V.18 Nachweisgesetz (NachwG)	434
V.19 Gesetzlich vorgeschriebene Aushänge	436
V.20 Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) – Auszug –	438
V.21 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) – Auszug –	445
V.22 Entgeltfortzahlungsgesetz (EntgFG)	448
V.23 Bundesurlaubsgesetz (BUrlG)	454
V.24 Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung (BKV)	457
V.25 EU-Fahrerqualifikation und Führerscheinklassen	461
V.26 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)	468
V.27 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV)	476
V.28 Mindestlohngesetz (MiLoG)	491
V.29 Mindestlohnmeldeverordnung (MiLoMeldV)	501
V.30 Das neue Fachkräfteeinwanderungsgesetz	503

VI. Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr

VI.1	Ausgabestellen für Transportgenehmigungen	506
VI.2	Umsatzsteuersätze und Bezeichnungen der Umsatzsteuer in den EU-Staaten und anderen Staaten	508
VI.3	Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht – Auszug –	512
VI.4	Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs	523
VI.5	Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV)	547
VI.6	Verantwortung des Auftraggebers nach § 7c Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), Kabotagebeförderung	559

VII. Rechtsprechung

VII.1	Arbeitsrecht	566
VII.2	Krankheit	578
VII.3	Kündigung	581
VII.4	Urlaub	593
VII.5	Straßenverkehrsrecht	596
VII.6	Transportrecht	614
VII.7	Verschiedenes – Daschcam, „Dieselskandal“, Datenschutz, Betriebsprüfung	629
Linksammlung		636
Stichwortverzeichnis		638

I EU-Mobilitätspaket

Am 4. April 2019 hat das EU-Parlament endgültig seinen Standpunkt zum sogenannten EU-Mobilitätspaket verabschiedet. Das Regelwerk hat zum Ziel, den Wettbewerb auf dem Straßenverkehrsmarkt der EU sozial gerechter zu gestalten und einen Wettbewerbsrahmen zu schaffen, der einen Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Staaten der EU herbeiführt. Die wichtigsten Inhalte der Parlamentsabstimmung anbei in einem Überblick.

1. Markt- und Berufszugang:

VO (EG) Nr. 1071/2009 (Berufszugang)

- Gewichtsgrenze: Das Parlament legt für den grenzüberschreitenden Verkehr die Gewichtsgrenze auf 2,4 Tonnen zGM fest. Innerstaatlich bleibt es bei 3,5 Tonnen zGM.
- Originale wichtiger Firmenunterlagen sind in den Räumlichkeiten des Unternehmens vorzuhalten, unter anderem betreffend Kabotage sowie Lenk- und Ruhezeiten.
- Es soll vorgeschrieben werden, dass die Fahrzeuge alle vier Wochen mindestens eine Be- oder Entladung im Mitgliedstaat der Niederlassung vornehmen müssen.
- Das Unternehmen soll Zugang zu einer ausreichenden Anzahl von Abstellplätzen für die eingesetzten Fahrzeuge vorweisen.
- Es soll sichergestellt werden, dass die Niederlassung dem Ort entspricht, von dem aus der Arbeitnehmer seine Tätigkeit im Sinne der VO (EG) 5893/2008 üblicherweise ausübt.
- Bei der finanziellen Leistungsfähigkeit ist ein Eigenkapital von Euro 9.000,- für das erste und Euro 5.000,- für jedes weitere genutzte Fahrzeug vorgeschrieben. Bei Fahrzeugen zwischen 2,4 Tonnen und 3,5 Tonnen zGM sind dies Euro 1.800,- bzw. 900,- Euro.
- Das Vorliegen der Berufszugangskriterien soll alle 3 Jahre kontrolliert werden, die elektronischen Register der Mitgliedstaaten sollen mit Hilfe des Europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (EPRU) vernetzt werden.

VO (EG) 1072/2009 (Marktzugang)

- Auch hier wird die Gewichtsgrenze auf 2,4 Tonnen zGM festgelegt, auch für Transifahrten durch EU-Mitgliedstaaten.
- Die letzte Entladung soll innerhalb von 3 Tagen nach der letzten Entladung nach Beförderung in den Kabotage-Staat erfolgen.
- Es wird eine Karenzzeit von 60 Stunden nach erfolgter Kabotage-Beförderung vorgeschrieben.
- Diese Vorschriften sollen auch für innerstaatliche Vor- und Nachläufe im kombinierten Verkehr gelten.
- Belege für die Kabotage werden künftig auch in elektronischer Form, also mit digitalem Frachtbrief akzeptiert werden.
- Jeder Mitgliedstaat muss eine Durchsetzungsstrategie für diese Vorschriften entwickeln. Danach soll die Kontrolldichte unternehmensbezogen, je nach Risikoeinstufung des Betriebes, gestaltet werden.

2. Lenk- und Ruhezeiten, intelligenter Fahrtenschreiber

- Anwendungsbereich: Im grenzüberschreitenden Verkehr soll der Anwendungsbereich wie im Berufs- und Marktzugang auf Fahrzeuge >2,4 Ton-

Risikoeinstufungssystem

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2016/403 in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmen führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22 EG wurde die Modifizierung des nationalen Risikoeinstufungssystems notwendig. Mit der Einführung des sogenannten Ampelsystems kam der deutsche Gesetzgeber dieser Anforderung nach. Die Verordnung (EU) 2016/403 beinhaltet im Wesentlichen:

- Im Anhang I: Liste der Kategorien und Arten der am häufigsten festgestellten Verstöße. Definition der Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen.
- Im Anhang II: Festsetzung der Anzahl der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegende Verstöße betrachtet werden.
- Im Anhang III: Neufassung der Liste in Anhang III der Richtlinie 2006/22 mit Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006, entspricht der Liste in Anhang I, hat aber noch zusätzlich eine Kategorie „minderschwere Verstöße“.

Erfasste Vorschriften/Rechtsbereiche, Anhang I:

- Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten und Fahrtschreiber, Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Verordnung (EU) Nr. 165/2014)
- Arbeitszeitvorschriften (Richtlinie 2002/15/EG)
- Maße und Gewichte (Richtlinie 96/53/EG)
- Regelmäßige technische Überwachung (Richtlinie 214/45/EG) und technische Unterwegskontrolle (Richtlinie 214/47 EG)
- Geschwindigkeitsbegrenzer (Richtlinie 92/6 EWG)
- Berufskraftfahrerqualifikation (Richtlinie 2003/59/EG)
- Fahrerlaubnisrecht (Richtlinie 2006/126/EG)
- Marktzugangsregelungen zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr sowie zum Personenverkehr (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und Verordnung (EG) Nr. 1073/2009)
- Tiertransportrecht (Verordnung (EG) Nr. 1/2005)

Beispiele Einstufung von Lenkzeitverstößen (Anhang I):

- Überschreiten der täglichen Lenkzeit von neun Stunden (keine Verlängerung auf zehn Stunden möglich): zehn bis zu elf Stunden = schwerwiegender Verstoß; elf bis zu 13,5 Stunden = sehr schwerwiegender Verstoß; ab 13,5 Stunden = schwerster Verstoß
- Überschreiten der täglichen Lenkzeit von zehn Stunden (sofern noch möglich): elf bis zu zwölf Stunden = schwerwiegender Verstoß; zwölf bis zu 15 Stunden = sehr schwerwiegender Verstoß; ab 15 Stunden = schwerster Verstoß

Berücksichtigung der Häufigkeit von schweren Verstößen, Anhang II:

Die schwerwiegenden und sehr schwerwiegenden Verstöße nach Anhang I werden als (noch) schwerwiegender angesehen, wenn sie häufiger auftreten.

Die Mitgliedstaaten haben dabei aber Folgendes zu beachten:

- Die Schwere der Verstöße (schwerwiegend oder sehr schwerwiegend)
- Die Zeit, in der sie begangen wurden, zumindest ein rollierendes Jahr seit dem Tag der Kontrolle
- Die Anzahl der Fahrer, die im Jahresdurchschnitt für das Unternehmen eingesetzt wurden

Umrechnung der Verstöße:

Logistik-AGB

Stand Juli 2019

Präambel

Die Logistik-AGB 2019, die unter Mitwirkung des Instituts für Logistikrecht und Risikomanagement (ILRM) entstanden sind, werden zur Anwendung ab dem 1. Juli 2019 vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), vom Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) und vom Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) empfohlen. Diese Empfehlung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.

1. Anwendungsbereich, Vorrang der ADSp

- 1.1 Diese Logistik-AGB gelten für alle logistischen (Zusatz-)Leistungen, die nicht
 - von einem Verkehrsvertrag nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) oder
 - von einem Fracht-, Speditions- oder Lagervertrag erfasst werden, jedoch vom Auftragnehmer im wirtschaftlichen Zusammenhang mit einem solchen Vertrag erbracht werden; dies gilt insbesondere für Leistungen innerhalb einer Lieferkette.

Diese logistischen Leistungen können Tätigkeiten für den Auftraggeber oder von ihm benannte Dritte sein, wie z. B. die Auftragsannahme (Call-Center), Warenbehandlung, Warenprüfung, Warenaufbereitung, länder- und kundenspezifische Warenanpassung, Montage, Reparatur, Qualitätskontrolle, Preisauszeichnung, Regalservice, Installation oder die Inbetriebnahme von Waren und Gütern oder Tätigkeiten in Bezug auf die Planung, Realisierung, Steuerung oder Kontrolle des Bestell-, Prozess-, Vertriebs-, Verwertungs- und Informationsmanagements.
- 1.2 Auftraggeber ist die Vertragspartei, die ihren Vertragspartner mit der Durchführung logistischer Leistungen beauftragt.
- 1.3 Auftragnehmer ist die Vertragspartei, die mit der Durchführung logistischer Leistungen beauftragt wird.
- 1.4 Sind neben den Logistik-AGB die ADSp vereinbart, gehen die ADSp diesen Logistik-AGB vor, soweit sich einzelne Klauseln widersprechen.
- 1.5 Eine Bezugnahme auf die ADSp in diesen Logistik-AGB beinhaltet immer eine Bezugnahme auf die bei Vertragsabschluss geltende aktuelle Fassung der ADSp, es sei denn die Vertragsparteien haben eine andere Fassung vereinbart.
- 1.6 Diese Logistik-AGB finden keine Anwendung auf Verträge mit Verbrauchern i.S.v. § 13 BGB.
- 1.7 Diese Logistik-AGB gelten nicht für Geschäfte, die ausschließlich zum Gegenstand haben:
 - 1.7.1 Lagerung und Digitalisierung von Akten; Akten sind alle Arten von verkörpert und digitalisierten Geschäftspapieren, Dokumenten, Datenträgern sowie von gleichartigen der Sammlung von Informationen dienenden Sachen,
 - 1.7.2 Schwer- oder Großraumtransporte, deren Durchführung eine verkehrsrechtliche Transporterlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung erfordert, Kranleistungen und damit zusammenhängende Montagearbeiten.

Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Gestellung von Abfallcontainern und die Entsorgung von Abfällen 2019 (AGA 2019)

AGA 2019 (Stand 29.05.2019)

Präambel

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (bvse), die Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V. (BDSV) und der Verband Deutscher Metallhändler e.V. (VDM) empfehlen den ihren Mitgliedsorganisationen angeschlossenen Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmen die nachstehenden Vertragsbedingungen unverbindlich zur Verwendung im Geschäftsverkehr. Die Verwendung anderer Vertragsbedingungen bleibt unbenommen. Die Vertragsbedingungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

§ 1 Begriffsbestimmung

(1) Ein Container im Sinne dieser Bedingungen ist ein austauschbarer Wechselbehälter zur Abfallentsorgung, der von der Bauart her den anerkannten Regeln der Technik entspricht. 2Soll der Container besondere Qualifikationen vorweisen, z.B. abrollbar, kranbar, stapelbar, gedeckelt oder flüssigkeitsdicht sein, ist dies vom Auftraggeber bei Vertragsschluss gesondert anzugeben.

(2) Auftraggeber im Sinne dieser Bedingungen ist der Besteller des Containers.

(3) Auftragnehmer im Sinne dieser Bedingungen ist der Containerdienst und/oder das Entsorgungsunternehmen.

(4) Die wesentlichen Vertragspflichten des Auftragnehmers ergeben sich aus §§ 2 bis 5 und 7 dieser Bedingungen. Dies sind die Verpflichtungen, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrages überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und vertrauen darf. 3Auch die Mitwirkungspflichten des Auftraggebers in §§ 4, 5 und 7 sind solche wesentlichen Vertragspflichten.

§ 2 Vertragsgegenstand

(1) Der Vertrag erfasst die Bereitstellung eines Containers zur Aufnahme von Abfällen zum vereinbarten Zeitpunkt, die Miete des Containers durch den Auftraggeber für die vereinbarte Mietzeit sowie – je nach Vereinbarung – entweder die ordnungsgemäße Entsorgung der vertragsgegenständlichen Abfälle oder die Abfuhr und Leerung des gefüllten Containers zu einer vereinbarten Abladestelle (z. B. Deponie, Verbrennungsanlage, Behandlungsanlage, Sammelstelle oder dergleichen).

(2) Soweit keine andere Vereinbarung vorliegt, obliegt dem Auftragnehmer die ordnungsgemäße Entsorgung der vertragsgegenständlichen Abfälle und die Auswahl der anzufahrenden Abladestelle.

(3) Erweist sich eine mit dem Auftraggeber vereinbarte Abladestelle zur Aufnahme des beförderten Gutes als ungeeignet, so bestimmen sich Rechte und Pflichten des Auftragnehmers nach § 419 HGB.

§ 3 Bereitstellung und Abholung des Containers

(1) Der Auftragnehmer holt den Container zum Ablauf der vereinbarten Mietzeit ab. Entstehen bei der Abholung des Containers aus Gründen, die der Auftrag-

Kalkulationshilfe für Fahrzeugeinsätze - Musterdaten

Fahrzeugdaten				
Hersteller oder Nr. der Kalkulation		DAF		
Typ / Einsatzart		Kofferrfahrzeug - Ladebordwand 18 to - Nahverkehr		
Leistung (KW/PS)		180		
Reifentyp		295/80 R 22,5	0	
zulässiges Gesamtgewicht in to		18 to		
Nutzlast in to		9,8 to		
Anzahl Achsen		2 Achsen		
Anzahl Wechselbrücken		0		
Leistungsdaten				
Leer-km-Anteil	48,40%	Leer-km		22.264
km-Leistung je Tag		km/Tag		200
Einsatztage je Jahr		Tage		230
ergibt km-Leistung je Jahr		km		46.000
Gesamtkosten je Jahr				107.240,19 €
Gewinn				2.681,00 €
Umsatzziel				109.921,20 €
Umsatzziel je Tag				477,92 €
Umsatzziel je Stunde bei	9,0	Stunden am Tag		53,10 €
variable Kosten je Kilometer (Motorwagen/Zugmaschine)			0,525 €	
variable Kosten je Kilometer (Anhänger/Auflieger/WB)			0,000 €	
variable Kosten je Kilometer (LKW/Sattelzug)				0,525 €
variable Fahrzeugkosten insgesamt				24.162,14 €
Reifenkosten				0,040 €
	Reifenzahl	Laufleistung	Kosten/Stück	
1. Achse	2	60.000	402,64 €	0,013 €
2. Achse	4	60.000	402,64 €	0,027 €
3. Achse	0	0	0,00 €	0,000 €
4. Achse	0	0	0,00 €	0,000 €
5. Achse	0	0	0,00 €	0,000 €
Kraftstoffkosten je km				0,300 €
Verbrauch je 100 KM		27,5 Liter		
Kraftstoffpreis je Liter		1,090 €		
Schmierstoffkosten je km				0,004
Autobahnbenutzung	Maut-Faktor 1,453488	Lkw-Maut je KM Anteil Autobahn	0,14 € 75%	4.795,50 €
Wartungs- und Reparaturkosten je km				0,077 €
Summe Fixkosten je Jahr (Morwagen/Zugmaschine)			83.078,05 €	
Summe Fixkosten je Jahr (Anhänger/Auflieger/WB)			0,00 €	
Summe Fixkosten je Jahr (Lkw/Sattelzug)				83.078,05 €
Summe Fixkosten je Tag				361,21 €

Arbeitszeit- und Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Für welche Länder?

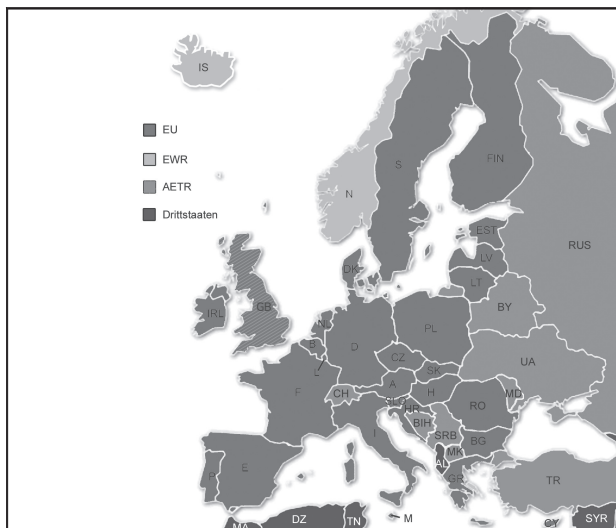
Die EG-Sozialvorschriften sind für Sie die wichtigste Rechtsgrundlage für Lenk- und Ruhezeiten usw. Die EG-Regelung gilt für alle „innergemeinschaftlichen“ Beförderungen, d. h. für Beförderungen innerhalb von EU-Staaten sowie für Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen EU-Staaten.

Die EU-Staaten sind:

Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien (Stand Redaktionsschluss; wohl ab 01.11.2019 kein EU-Mitglied mehr, dann gilt AETR), Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern (griech. Teil). Auch in Norwegen und Liechtenstein gelten wegen des EWR-Abkommens die EG-Verordnungen.

Sonderfall Schweiz:

Die Schweiz ist ausschließlich AETR-Vertragsstaat, also nicht EU-Mitgliedstaat. Dennoch gelten seit dem 1. Januar 2011 die europäischen Lenk- und Ruhezeitenregelungen auch in der Schweiz.



Für welche Fahrzeuge?

Güterverkehr: Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, von mehr als 3,5 Tonnen.

Personenverkehr: Omnibusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen im Gelegenheitsverkehr bzw. im Linienverkehr, wenn die Linienlänge mehr als 50 km beträgt.

Für welche Verkehrsarten?

Die EG-Sozialvorschriften gelten für alle gewerblich durchgeführten Beförderungen, **einschließlich Beförderungen im Werkverkehr**. Im Güterverkehr sind nicht gewerbliche Beförderungen zu privaten Zwecken von der Anwendung der EG-Sozialvorschriften ausgenommen.

Für welche Fahrer?

Die EG-Sozialvorschriften gelten für alle Fahrer der o. g. Fahrzeuge, gleich ob es sich um Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen oder um selbständige Fahrer (Selbstfahrende Unternehmer) handelt.

AETR

Das Europäische Abkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (**AETR**) ist an die EU-Regelung (VO (EG) Nr. 561/2006) inzwischen weitgehend angepasst worden.

Im AETR-Verkehr werden aber Fahrzeuge, insbesondere aus EU-Staaten, die bereits mit digitalen Kontrollgeräten ausgerüstet sind, akzeptiert.

Das AETR gilt nur für den **grenzüberschreitenden** Verkehr. Dabei hat das AETR gegenüber der EG-Regelung **Vorrang**, auch wenn ein EU-Staat berührt wird.

Beispiel: Fahrt von Hamburg über Warschau nach Usbekistan. Für die gesamte Strecke gilt ausschließlich das AETR, obwohl Deutschland und Polen EU-Staaten sind.

Dem AETR unterliegen – entgegen der Bezeichnung – im Falle der EG-Regelung sowohl Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen wie auch selbständige Fahrer. Wie die EG-Regelung gilt das AETR auch für den Werkverkehr.

Dem AETR gehören neben den 28 EU-Staaten auch folgende Staaten an:

AETR-Staaten

Andorra, Armenien, Aserbaidshan, Belarus (Weißrußland), Bosnien-Herzegowina, Bundesrepublik Jugoslawien, Kasachstan, Moldavien, Republik Mazedonien, Russische Föderation, Schweiz, Türkei, Turkmenistan, Ukraine und Usbekistan.

Anwendungsbereich der deutschen Regelungen

Durch die Fahrpersonalverordnung (FPersV) sind die EG-Sozialvorschriften (Lenk-, Unterbrechungs- und Ruhezeiten) **bis auf das Kontrollmittel** weitgehend für die von der EG-Regelung nicht erfassten Fahrzeugkategorien übernommen worden, d. h.

- im Güterverkehr für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger, von mehr als 2,8 bis zu 3,5 Tonnen, und
- im Personenverkehr für Linienbusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen bei Linielängen bis zu 50 km.

Sanktionen bei Verstößen

Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften, einschließlich der Vorschriften über Kontrollmittel, können **strafrechtliche** Folgen haben! Dies gilt insbesondere für den „falschen“ Umgang mit Kontrollgeräten und Schaublättern. Für derartige Fälle, z. B. verfälschte Aufzeichnungen, sind Freiheitsstrafen bis zu fünf Jahren möglich.

Bei gravierenden Verstößen kann die Weiterfahrt untersagt werden.

In der Regel werden Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeitvorschriften jedoch als **Ordnungswidrigkeiten** geahndet, d. h. mit **Geldbußen**. Dafür wenden die zuständigen Behörden einen sogenannten **Bußgeldkatalog** an, der immer wieder aktualisiert wird.

Lenk- und Ruhezeiten in der Übersicht

		
	Nationale Regelung der Bundesrepublik Deutschland Fahrpersonalverordnung (FPersV) Arbeitszeitgesetz (ArbZG)	EG-Regelung VO (EG) Nr. 561/2006 VO (EG) Nr. 2135/98 VO (EU) Nr. 165/2014
	Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger/ Sattelanhänger	
	zGG über 2,8 t bis 3,5 t	zGG über 3,5 t
Mindestalter	18 Jahre	bis 7,5 t 18 Jahre über 7,5 t 21 Jahre
 Lenkzeit		
täglich	9 Std. 2 x wöchentlich 10 Std.	9 Std. 2 x wöchentlich 10 Std.
wöchentlich	56 Std.	56 Std.
Doppelwoche	90 Std.	90 Std.
 Fahrtunterbrechung		
nach einer Lenk- dauer von	4 ¹ / ₂ Std.	4 ¹ / ₂ Std.
mindestens	45 Min., aufteilbar in eine Unterbrechung von mindes- tens 15 Min. (1. Abschnitt) und eine Unterbrechung von min- destens 30 Min. (2. Abschnitt)	45 Min., aufteilbar in eine Unterbrechung von mindes- tens 15 Min. (1. Abschnitt) und eine Unterbrechung von min- destens 30 Min. (2. Abschnitt)

- p) „Verkehrsunternehmen“ jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt;
- q) „Lenkdauer“ die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein.

Kapitel II

Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten

Artikel 5

- (1) Das Mindestalter für Schaffner beträgt 18 Jahre.
- (2) Das Mindestalter für Beifahrer beträgt 18 Jahre. Die Mitgliedstaaten können jedoch das Mindestalter für Beifahrer unter folgenden Bedingungen auf 16 Jahre herabsetzen:
 - a) Die Beförderung im Straßenverkehr erfolgt innerhalb eines Mitgliedstaats in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Verwaltungsgebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt,
 - b) die Herabsetzung erfolgt zum Zwecke der Berufsausbildung und
 - c) die von den arbeitsrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaates vorgegebenen Grenzen werden eingehalten.

Artikel 6

- (1) Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.
Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.
- (2) Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit überschritten wird.
- (3) Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.
- (4) Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.
- (5) Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er die seit seiner letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit verbrachten Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 15 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben.

Leitlinien der EU-Kommission

Sozialvorschriften im Straßenverkehr
Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

LEITLINIE NR. 1

Sachverhalt: Ausnahmsweise Abweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes

Artikel: Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Leitlinien: Gemäß den Bestimmungen von Artikel 12 darf ein Fahrer von den in den Artikeln 6 bis 9 festgelegten Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten abweichen, um nach einem geeigneten Halteplatz zu suchen. Artikel 12 erlaubt es einem Fahrer jedoch nicht, von den Bestimmungen der Verordnung aus Gründen abzuweichen, die bereits vor Fahrtantritt bekannt waren. Die Bestimmungen dieses Artikels sollen den Fahrern ermöglichen, auf Situationen zu reagieren, die unerwartet während der Fahrt eintreten und es unmöglich machen, die Vorschriften der Verordnung einzuhalten, also auf Situationen, in denen der Fahrer sich mit außergewöhnlichen Schwierigkeiten konfrontiert sieht, die von seinem Willen unabhängig, anscheinend unvermeidbar und selbst bei gebotener Sorgfalt unvorhersehbar sind. Mit der Ausnahmeregelung soll darüber hinaus die Sicherheit von Personen, Fahrzeug und Ladung gewährleistet und der Auflage nachgekommen werden, in jedem Fall die Erfordernisse der Straßenverkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Drei Parteien unterliegen in derartigen Situationen bestimmten Verpflichtungen:

- 1) Ein Verkehrsunternehmen hat den Einsatz eines Fahrers so sorgfältig zu planen, dass die Sicherheit gewährleistet ist, indem beispielsweise regelmäßig auftretende Verkehrsstaus, die Wetterbedingungen und die Verfügbarkeit angemessener Parkplätze bedacht werden. Das bedeutet, dass das Unternehmen die Arbeit so organisieren muss, dass es dem Fahrer möglich ist, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass den Anforderungen von Speditionen und Versicherungsunternehmen in Bezug auf ein sicheres Parken nachgekommen wird.
- 2) Ein Fahrer muss sich strikt an die Vorschriften halten und darf nicht von den maximal zulässigen Lenkzeiten abweichen, es sei denn, es wird aufgrund unerwartet eintretender außergewöhnlicher Umstände unmöglich, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten, ohne die Straßenverkehrssicherheit oder die Sicherheit von Personen, Fahrzeug oder Ladung zu gefährden. Gelangt ein Fahrer zu dem Schluss, dass eine Abweichung von den Bestimmungen der Verordnung erforderlich ist und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, hat er, sobald er anhält, handschriftlich Art und Grund der Abweichung zu vermerken (in einer beliebigen Gemeinschaftssprache auf dem Schaublatt oder auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan).
- 3) Es liegt im pflichtgemäßen Ermessen der für die Durchsetzung zuständigen Stellen, bei der Kontrolle eines Fahrers zu bewerten, ob die Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten gerechtfertigt ist.

Bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Abweichung auf der Grundlage von Artikel 12 hat die zuständige Stelle sämtliche Umstände des Einzelfalls sorgfältig zu prüfen. Insbesondere ist Folgendes zu beachten:

- (a) Es sind die früheren Aufzeichnungen über die Lenkzeiten des betreffenden Fahrers zu prüfen, um dessen üblichen Arbeitsrhythmus zu ermitteln und festzustellen, ob er in der Regel die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhält und ob die Abweichung tatsächlich eine Ausnahme darstellt.

Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV)

vom 28. Dezember 2011 (BGBl. I S. 42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2920)

1. Abschnitt

Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen

§ 1 Erteilung und Entziehung der Gemeinschaftslizenz

(1) Für die Gemeinschaftslizenz im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72) gelten folgende Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes entsprechend:

1. § 3 Absatz 3 und 5,
2. § 3 Absatz 5a und 5b,
3. § 4 (Unterrichtung der Berufsgenossenschaft), wenn dem Unternehmer keine Erlaubnis nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes erteilt ist,
4. § 8 (vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte) und
5. § 21a (Aufsicht).

§ 10 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vom 21. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3120) gilt entsprechend.

(2) Die Gemeinschaftslizenz und die beglaubigten Kopien werden nach dem Muster des Anhangs II der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ausgestellt. Sie enthalten eine Seriennummer und eine Ausgabennummer und sind mit einem Trockenprägestempel zu stempeln.

§ 2 Änderungsmitteilung und Urkundenänderung

Ändert sich nach der Erteilung der Gemeinschaftslizenz eine der in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a bis d der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) genannten Angaben, eine zur Vertretung ermächtigte Person oder das zuständige Amtsgericht, falls das Unternehmen im Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragen ist, so hat der Unternehmer dies der nach Landesrecht zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen. Ist nach Auffassung der nach Landesrecht zuständigen Behörde eine Änderung der Lizenzurkunde erforderlich, so hat das Unternehmen die Lizenzurkunde und deren beglaubigten Kopien unverzüglich vorzulegen.

§ 3 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Güterverkehr (Bundesamt)

Das Bundesamt für Güterverkehr (Bundesamt) ist zuständig für die Unterrichtungen nach Artikel 17 Absatz 1 und 2 und die Maßnahmen nach Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

In Betracht zu ziehen und zu empfehlen ist folgendes „Handwerkszeug“:**➤ Allgemeines**

Die bloße Zusicherung des Auftragnehmers, zu der Beförderung berechtigt zu sein, genügt regelmäßig nicht. Deshalb sollte sich der Auftraggeber vor Erteilung eines Auftrages die für die Beförderung erforderliche Berechtigung – z. B. Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, Schweizerische Lizenz, Drittstaatengenehmigung, CEMT-Genehmigung oder CEMT-Umzugsgenehmigung – vorlegen lassen. Die Überprüfung, ob der Auftragnehmer Inhaber einer Gemeinschaftslizenz/Erlaubnis ist, kann auch anhand der Verkehrsunternehmensdatei (bei gebietsansässigen Unternehmen: www.verkehrsunternehmensdatei.de) erfolgen. Dabei kann der Auftraggeber grundsätzlich auf die Richtigkeit der Angaben in der Verkehrsunternehmensdatei vertrauen.

➤ Vertragliche Verpflichtungen

Da Fracht- und Speditionsverträge formfrei sind, besteht grundsätzlich keine Verpflichtung zum schriftlichen Abschluss. In den Fällen, in denen längerfristige Geschäftsbeziehungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer bestehen, werden jedoch häufig Rahmenverträge abgeschlossen. Es empfiehlt sich, hinsichtlich der Regelungen **des § 7c GüKG** darin folgende Punkte festzulegen:

- Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz nur entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu verwenden bzw. nur einen Frachtführer einzusetzen, der die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz ordnungsgemäß verwendet. Dies umfasst z. B. auch die Beachtung der Kabotagevoraussetzungen in Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 oder bei Einsatz einer CEMT-Genehmigung die Voraussetzungen des § 7a GüKG/KabotageV.
- Der Auftragnehmer verpflichtet sich, ausländische Fahrer aus Drittstaaten nur mit der erforderlichen Arbeitsgenehmigung oder Fahrerbescheinigung einzusetzen. Er verpflichtet sich ferner, dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die nach § 7b Abs. 1 Satz 2 GüKG erforderlichen Unterlagen besitzt und bei jeder Fahrt mitführt.
- Der Auftragnehmer verpflichtet sich, dem Auftraggeber alle mitzuführenden behördlichen Dokumente bei Kontrollen durch den Auftraggeber auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Hierzu zählen insbesondere:
 - Erlaubnis, Lizenz oder Berechtigung im Sinne von § 6 GüKG und
 - gegebenenfalls
 - Fahrerbescheinigung
 - Unterlagen für das Fahrpersonal nach § 7b Abs. 1 Satz 2 GüKG
 - CEMT-Fahrtenberichtheft
- Der Auftragnehmer muss sich nicht verpflichten, die nach Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 mitzuführenden Nachweise bei Kontrollen durch den Auftraggeber auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Es reicht für eine mögliche Kontrolle (als Stichprobe und/oder aufgrund besonderer Veranlassung) aus, dass beispielsweise Unterlagen vorgelegt werden und/oder Aussagen getroffen werden, anhand derer der Auftraggeber die Einhaltung der Bedingungen des Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 nachvollziehen kann. Diese Unterlagen können speziell für den Auftraggeber bestimmt sein und müssen nur die Mindestangaben enthalten, um die Einhaltung des Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 zu kontrollieren.

Der Auftraggeber oder der Verloader können (im Rahmen von Kontrollen beim ausführenden Frachtführer) z. B. vor der Verladung den Unternehmer oder den Fahrer zu bereits durchgeführten oder noch geplanten Beförderungen befragen (die Fragen bzw. die Antworten sollte der Auftraggeber zu seiner eigenen Sicherheit dokumentieren und ggf. vom Fahrer unterzeichnen lassen).

Aktuell ändert sich für Privatunternehmen durch dieses Urteil noch nichts. Das Urteil ist an die EU-Staaten gerichtet und gilt daher nicht unmittelbar für (private) Arbeitgeber.

Allerdings muss der deutsche Gesetzgeber das Urteil umsetzen. Erst auf der Grundlage einer entsprechenden Gesetzesänderung wird es eine solche Pflicht zur Arbeitszeiterfassung geben.

Die „Arbeitszeitrichtlinie“ und das deutsche Arbeitszeitgesetz (ArbZG) enthalten zum Schutz der Gesundheit von Arbeitnehmern Beschränkungen der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit. Diese Höchstgrenzen sind teilweise identisch:

- Mindestruhezeit von elf Stunden pro 24 Stunden: Art. 3 Arbeitszeitrichtlinie, § 5 Abs. 1 ArbZG
- Pflicht zur Gewährung einer Pause bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden: Art. 4 Arbeitszeitrichtlinie, § 4 ArbZG
- Mindestruhezeit von 24 Stunden pro Siebentageszeitraum: Art. 5 Arbeitszeitrichtlinie, §§ 9 ff. ArbZG
- Höchstarbeitszeit von 48 Stunden pro Siebentageszeitraum: Art. 6 Arbeitszeitrichtlinie, § 3 ArbZG, §§ 9 ff. ArbZG
- Normale Arbeitszeit von höchstens acht Stunden bei Nachtarbeit: Art. 8 Arbeitszeitrichtlinie, § 6 Abs. 2 Satz 1 ArbZG

Demgegenüber ist der in Deutschland geltende Achtstundentag zwar im ArbZG festgeschrieben (§ 3 Satz 1 ArbZG), nicht aber in der Arbeitszeitrichtlinie.

VII

Und auch in einem anderen wichtigen Punkt geht das deutsche Arbeitsrecht über die Arbeitszeitrichtlinie hinaus: Das ArbZG schreibt Arbeitgebern nämlich vor, Arbeitszeiten aufzuzeichnen, falls sie über acht Stunden pro Tag hinausgehen (§ 16 Abs. 2 ArbZG). Auch § 17 Abs. 1 Mindestlohngesetz (MiLoG) ist eine Vorschrift zur Arbeitszeitdokumentation. Danach müssen Arbeitgeber die Arbeitszeiten (Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit) dokumentieren. Das betrifft allerdings nicht sämtliche Arbeitnehmergruppen, sondern nur geringfügig beschäftigte Arbeitnehmer („Minijobber“) sowie bestimmte Berufsgruppen, u.a. Bauarbeitnehmer, Gaststätten- und Hotelangestellte, Gebäudereiniger und Speditions- und Transportarbeiter. In der Transportbranche (LKW-Fahrer) müssen die Arbeitszeiten ohnehin schon aufgrund EU-rechtlicher Vorschriften erfasst werden.

Im Unterschied zu diesen deutschen Rechtsvorschriften enthält die Arbeitszeitrichtlinie keine (ausdrückliche) Pflicht zur Arbeitszeitdokumentation. Wie die in ihr festgelegten Arbeitszeitgrenzen in den Betrieben erfasst und durchgesetzt werden sollen, dazu schweigt die Richtlinie.

Mit seinem Urteil hat der EuGH aus der Richtlinie erstmals eine Pflicht zur Arbeitszeiterfassung abgeleitet und die EU-Staaten dazu verpflichtet, entsprechende Regelungen zu schaffen.

Sachverhalt:

In dem spanischen Vorlagefall stritten eine spanische Gewerkschaft mit dem spanischen Ableger der Deutschen Bank (Deutsche Bank SAE) über die Pflicht der Deutschen Bank, die täglichen Arbeitszeiten der Bankmitarbeiter systematisch zu erfassen.

Der mit dem Streitfall befasste Nationale Gerichtshof (Audiencia Nacional) war entgegen dem Obersten Gericht der Meinung das spanische Recht verpflichte – im Lichte des Europarechts – die Arbeitgeber zu einer allgemeinen Arbeitszeiterfassung.

Mit Vorlage beim EuGH fragte man an, ob die Arbeitszeitrichtlinie mit nationalen Rechtsvorschriften unvereinbar ist, wenn diese Rechtsvorschriften keine Pflicht der Arbeitgeber zur allgemeinen Arbeitszeiterfassung beinhalten.

Hinweis für die Praxis:

Mit Hilfe des BEM können aber mildere Mittel als eine Kündigung ermittelt werden. Als mildere Mittel kommen z. B. eine Umgestaltung des Arbeitsplatzes oder eine Weiterbeschäftigung auf einem anderen Arbeitsplatz in Betracht. Allerdings muss stets hinzukommen, dass überhaupt Möglichkeiten einer alternativen Weiterbeschäftigung bestanden haben, die eine Kündigung vermieden hätten.

Die Darlegungs- und Beweislast wird also im Falle eines vollständig unterlassenen BEM umgedreht. Zunächst muss der Arbeitgeber substantiiert vortragen; erst dann muss sich der Arbeitnehmer hierzu einlassen und qualifiziert erwidern.

Europäischer Gerichtshof: Im Straßentransportsektor dürfen die Fahrer die ihnen zustehende regelmäßige Wochenruhezeit nicht in ihrem Fahrzeug verbringen

Mit seinem Urteil vom 20.12.2017 folgte der Europäische Gerichtshof dem Plädoyer des Generalanwalts und bestätigte dessen Auslegung von Artikel 8 Abs.8 der VO 561/2006, wonach ein Fahrer zwar die täglichen Ruhezeiten sowie die verkürzte wöchentliche Ruhezeit im LKW verbringen darf, soweit dieser mit einer adäquaten Schlafmöglichkeit ausgerüstet ist und nicht fährt, nicht jedoch die reguläre Wochenruhezeit von mindestens 45 Stunden. In dem Verfahren ging es um einen Fall aus Belgien, wo bekanntlich schon seit längerer Zeit ein Verbot des Verbringens der regulären Wochenruhezeit im LKW besteht, ebenso wie in Frankreich und seit 2017 auch in Deutschland, und eingeschränkt auch in Großbritannien. Der EuGH urteilt, dass es dem Schutzzweck der VO 561/2006 entspreche, dem Fahrer die Gelegenheit zu geben, seine reguläre Wochenruhezeit an einem Ort mit geeigneten und angemessenen Unterbringungsmöglichkeiten zu verbringen. Ein LKW ist demnach zwar für die verkürzte wöchentliche Ruhezeit sowie die tägliche Ruhezeit eine adäquate Unterbringungsmöglichkeit, soweit der den Vorgaben des Artikel 8 Abs. 8 der VO 561/2006 entspricht, nicht jedoch für die reguläre Wochenruhezeit. Der EuGH sieht sich andererseits jedoch nicht zuständig dafür, bei Verstößen gegen diese Vorgaben die Sanktionen festzulegen. Dies sei ausschließlich Sache und Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedsstaaten. Deutschland ist in diesem Rahmen bereits mit der Änderung des Fahrpersonalgesetzes im Jahr 2017 tätig geworden.

EuGH, Urteil vom 20. Dezember 2017 – Rechtssache C-102/16

1.2 Videoüberwachung

Löschungspflicht bei Videoüberwachung von Arbeitnehmern

Soll eine rechtmäßige offene Videoüberwachung (auch) vor Straftaten von Arbeitnehmern schützen, muss der Arbeitgeber das Videomaterial nicht sofort auswerten.

Geklagt hatte eine angestellte Verkäuferin einer Zeitschriftenhandlung mit angeschlossener Lottoannahmestelle. Der Arbeitgeber hatte eine offene Videoüberwachung installiert um sein Eigentum sowohl vor Straftaten von Kunden als auch vor Straftaten seiner Arbeitnehmer zu schützen. Sechs Monate nach der Aufzeichnung wertete er das Videomaterial aus und entdeckte den Diebstahl der Arbeitnehmerin, der er fristlos kündigte. Diese erhob Kündigungsschutzklage, da nach ihrer Ansicht die Aufzeichnungen sofort zu löschen seien und daher nicht verwertbar seien.

Zur Frage der Löschungspflicht bzw. der Löschungspflichten stellte das BAG fest, dass der Arbeitgeber das Bildmaterial „nicht sofort auswerten“ musste. Er durfte damit „solange warten, bis er dafür einen berechtigten Anlass sah“.

Ergänzend führt das BAG aus, dass die gerichtliche Verwertung des Videomaterials auch nicht gegen die Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) verstößt.

Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 23. August 2018 – 2 AZR 133/18

Fristlose Kündigung wegen Entziehung der Fahrerlaubnis

Die Entziehung der Fahrerlaubnis eines Berufskraftfahrers ist an sich geeignet, einen wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung abzugeben (§ 626 BGB). Dasselbe trifft auch auf den Fall zu, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis infolge einer privaten Trunkenheitsfahrt erfolgte.

Dieser Grundsatz ist auf einem Maklerbetreuerin einer Versicherungsgesellschaft nicht übertragbar, wenn dieser zwar ein Dienstfahrzeug für die Besuchsfahrten zu den Maklern zur Verfügung gestellt worden ist, der Nutzungsvertrag es jedoch zuletzt, dass das Firmenfahrzeug von Dritten gefahren werden darf und die Arbeitnehmerin während der Sperrzeit angeboten hat, sich von einem Verwandten fahren zu lassen.

LAG Schleswig-Holstein, Urteil vom 3. Juli 2014 – 5 Sa 27/14

Manipulierte Tachoscheiben führen zur Kündigung

Die Manipulationen von Tachoscheiben, die einen Straftatbestand erfüllen, stellen einen wichtigen Grund zur fristlosen Kündigung dar. Der Arbeitgeber darf das Arbeitsverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit sofortiger Wirkung beenden.

LAG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 27. Januar 2004 – 2 Sa 1221/03

Kündigung – Schwerbehindertenrecht

1. Die Frage des Arbeitgebers nach der Schwerbehinderung bzw. einem diesbezüglich gestellten Antrag ist im bestehenden Arbeitsverhältnis jedenfalls nach sechs Monaten, d. h. ggf. nach Erwerb des Behindertenschutzes gem. §§ 85 ff. SGB IX, zulässig. Das gilt insbesondere zur Vorbereitung von beabsichtigten Kündigungen.

2. Die Einholung eines so genannten Negativtests ist für den Arbeitgeber keine gleich geeignete Alternative zur Frage nach der Schwerbehinderung.

3. Die Frage im Vorfeld einer Kündigung diskriminiert den Arbeitnehmer nicht wegen einer Behinderung unmittelbar i. S. d. § 3 Abs. 1 Satz 1 AGG. Sie setzt behinderte Arbeitnehmer nicht gegenüber nicht Behinderten zurück. Die Frage dient vielmehr der Wahrung der Rechte und Interessenten der Schwerbehinderten und ist Voraussetzung dafür, dass der Arbeitgeber die Belange des schwerbehinderten Menschen bei Kündigungen überhaupt wahren kann.

4. Verneint der schwerbehinderte Arbeitnehmer die Frage nach seiner Schwerbehinderung im Vorfeld einer Kündigung wahrheitswidrig, ist es ihm im Kündigungsschutzprozess unter dem Gesichtspunkt widersprüchlichen Verhaltens verwehrt, sich auf seine Schwerbehinderteneigenschaft zu berufen.

Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 16. Februar 2012 – 6 AZR 553/10

Hinweis für die Praxis:

Das BAG hat in diesem Zusammenhang sehr ausführlich darauf hingewiesen, dass auch datenschutzrechtliche Belange auf das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Frage nach der Schwerbehinderung nicht entgegenstehen.

Kündigung von Schwerbehinderten

Kündigt der Arbeitgeber einem schwerbehinderten Arbeitnehmer in Kenntnis von dessen Schwerbehinderteneigenschaft, so kann dieser das Fehlen der nach § 85 SGB IX erforderlichen Zustimmung bis zur Grenze der Verwirkung jederzeit geltend machen, wenn ihm eine entsprechende Entscheidung der zuständigen Behörde nicht bekannt gegeben worden ist (§ 4 Satz 4 KSchG).

BAG, Urteil vom 13. Februar 2008 – 2 AZR 864/06, DB 2008, 1920

EuGH, Urteil vom 22. November 2011 – C 214/10 KHS AG

Hinweis für die Praxis:

Daher gilt: Der Anspruch eines während mehrerer Urlaubsjahre in Folge arbeitsunfähigen Arbeitnehmers auf bezahlten Jahresurlaub entspricht den Zweckbestimmungen des Urlaubs nur insoweit, als der Übertrag eine gewisse zeitliche Grenze nicht überschreitet.

Nach dieser klärenden Entscheidung des EuGH steht fest, dass bei mehrjähriger Erkrankung des Arbeitnehmers eine unbegrenzte jeweilige Urlaubsübertragung i. S. d. „Hortens“ von Urlaubsansprüchen nicht europarechtlich geboten ist.

Fest steht damit auch, dass eine vereinbarte Begrenzung der Übertragungszeit von 15 Monaten nach Abschluss des Urlaubsjahres mit anschließendem Verfall ausreichend ist, aber wohl auch nicht unterschritten werden darf. Zu einer Vereinbarungsformulierung siehe oben.

Abzuwarten bleibt die noch ausstehende Beantwortung der Frage, ob die Begrenzung der Übertragungszeit auch ohne entsprechende Vereinbarung nunmehr mittels Auslegung aus dem BurlG abzuleiten ist. Die Frage dürfte zu bejahen sein.

Vererbbarkeit des Urlaubsabgeltungsanspruches – §§ 362 Abs. 1, 1922 BGB, §§ 1, 3, 7 BurlG

1. Ist ein Arbeitnehmer aus gesundheitlichen Gründen an seiner Arbeitsleistung gehindert, gehen seine gesetzlichen Urlaubsansprüche mit Ablauf des 31. März des zweiten auf das Urlaubsjahr folgenden Jahres unter. Der Verfall tritt nicht bereits vor diesem Zeitpunkt teilweise ein.

2. Der entstandene Urlaubsabgeltungsanspruch ist vererbbar.

Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 22. September 2015 – AZR 170/14

Hinweis für die Praxis:

Hier handelt sich um die Umsetzung einer Entscheidung des EuGH in deutsche Rechtsprechung. Der Urlaubsabgeltungsanspruch ist eine reine Geldforderung und damit vererbbar.

Darlegungslast des Arbeitgebers bei der Ablehnung der Urlaubsgewährung wegen betrieblicher Unterbesetzung – § 7 BurlG

Für die Darlegung dringender betrieblicher Belange, die der zeitlichen Festlegung des Urlaubs entsprechend der Urlaubswünsche des Arbeitnehmers entgegenstehen sollen, genügt es nicht, wenn sich der Arbeitgeber lediglich auf eine Prognose zur Urlaubsjahresplanung aufgrund bestimmter Erfahrungswerte der Vergangenheit stützt.

LAG Köln, Urteil vom 8. Juli 2015 – 11 SaGa 11/15

Hinweis für die Praxis:

Der Arbeitgeber muss im Falle von Differenzen wegen der gewünschten Urlaubsgewährung die betrieblichen Belange aufgrund der Auftragslage und der damit verbundenen Mitarbeiterauslastung möglichst anhand konkreter Zahlen belegen. Erfahrungswerte aus der Vergangenheit genügen in der Regel nicht.

Urlaub – Verfall des Abgeltungsanspruches?

1. Der Anspruch auf Abgeltung des nach lang andauernder Arbeitsunfähigkeit bestehenden gesetzlichen Mindesturlaubs kann auf Grund tariflicher Ausschlussfristen verfallen. Er ist nicht Surrogat des Urlaubsanspruchs, sondern ein reiner Geldanspruch, der sich nicht mehr von sonstigen Entgeltansprüchen aus dem Arbeitsverhältnis unterscheidet. Er unterfällt deshalb den Bedingungen, die nach

(FeV). Die Klagen gegen diese Entscheidungen vor den Verwaltungsgerichten blieben in beiden Fällen erfolglos.

Das BVerwG hob die beiden Urteile auf und entschied, dass den Klägern die Wiedererteilung ihrer Fahrerlaubnisse ohne die Beibringung eines MPU-Gutachtens ermöglicht werden muss. Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV rechtfertigt eine einmalige Trunkenheitsfahrt ohne das Hinzutreten weiterer aussagekräftiger Tatsachen erst ab einer BAK von 1,6 Promille die Anforderung eines MPU-Gutachtens. Die strafrechtliche Entziehung einer Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheitsfahrt ist, wie die Bezugnahme in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV auf die unter Buchstaben a bis c genannten Gründe zeigt, kein eigenständiger, von der 1,6 Promille-Grenze unabhängiger Sachgrund für die Anforderung eines Gutachtens. Im Strafverfahren ist der Täter bei einer Trunkenheitsfahrt im Verkehr (§ 316 StGB) „in der Regel“ also ohne das Hinzutreten weiterer belastender Tatsachen, als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen (§ 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB).

BVerwG, Urteile vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 und 3 C 13.16 (Pressestelle des Bundesverwaltungsgerichts)

Cannabiskonsum und Fahreignung

Bundesverwaltungsgericht: Fehlen der Fahreignung bei gelegentlichem Konsum von Cannabis, wenn die Blutprobe eine THC-Konzentration von 1,3 ng/ml ergibt
Sächsisches Obergerverwaltungsgericht: Bereits bei einmaliger Fahrt unter Cannabis-Einfluss liegt Fahruntüchtigkeit vor

Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass von einer ausreichenden Trennung von Cannabiskonsum und Fahren im Sinne der Fahrerlaubnisverordnung nur ausgegangen werden kann, wenn ein gelegentlicher Konsument von Cannabis seinen Konsum und das Fahren in jedem Fall so trennt, dass eine cannabisbedingte Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit unter keinen Umständen eintreten kann. In dem verhandelten Fall wandte sich der Kläger gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis. Bei ihm wurde nach einer Verkehrskontrolle wegen des Verdachts, dass er unter Wirkung von Cannabis gefahren sei, eine Blutprobe entnommen. Bei deren Untersuchung wurde ein Wert von 1,3 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC), des psychoaktiven Stoffs von Cannabis im Blutserum gemessen. Daraufhin entzog das Landratsamt dem Kläger die Fahrerlaubnis wegen gelegentlichen Cannabiskonsums und fehlender Trennung dieses Konsums vom Fahren (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung). Widerspruch, Klage und Berufung des Klägers blieben erfolglos. Das Bundesverwaltungsgericht hat auch die Revision des Klägers zurückgewiesen. Es hat die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts bestätigt, dass bei einem gelegentlichen Cannabis-Konsumenten der Konsum und das Fahren nur dann in gebotener Weise zeitlich getrennt werden, wenn keine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit eintreten kann. Bei dem Kläger konnte von einem gelegentlichen Cannabis-Konsum ausgegangen werden, ebenso davon, dass er eine ausreichende Trennung von Fahren und Rauschmittel-Konsum nicht vornehmen konnte. Gegen die Tatsachenfeststellung des Berufungsgerichts, dass eine Beeinträchtigung des Fahrvermögens bereits bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum nicht ausgeschlossen werden könne, hatte der Kläger keine revisionsrechtlich erheblichen Rügen erhoben. Ebenso ohne Erfolg blieb auch sein Einwand, dass im Hinblick auf mögliche Messungenauigkeiten ein „Sicherheitsabschlag“ vom ermittelten THC-Wert vorgenommen werden müsse.

Diese Rechtsprechung wird durch einen Beschluss des Sächsischen Obergerverwaltungsgerichts vom 26. Januar 2018 bestätigt. Das Gericht stellte auch hier fest, dass schon das einmalige Führen eines Kraftfahrzeuges unter Cannabiseinfluss die Fahreignung ausschließt. Die Beibringung einer MPU sei nur ausnahmsweise geboten, etwa wenn z.B. bei fehlendem Cannabis-Einfluss während der Fahrt trotzdem die Fähigkeit des Fahrers, zwischen Cannabis-Konsum und Fahren ausreichend zu trennen, angezweifelt werden muss.

BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – Az. 3 C 3.13 (Quelle: Pressestelle des Bundesverwaltungsgerichts)

Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 26. Januar 2018 – 3 B 384/17

Entziehung der Fahrerlaubnis wegen des Erreichens von acht Punkten, Abkehr vom Tattagprinzip

Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass eine Fahrerlaubnis auch dann wegen des Erreichens von acht oder mehr Punkten zu entziehen ist, wenn dieser Punktestand bereits bei Verwarnung des Fahrerlaubnisinhabers gegeben, der Fahrerlaubnisbehörde aber noch nicht bekannt war. Eine Verringerung des Punktestandes auf sieben Punkte, die vorgesehen ist, wenn die Behörde einen Fahrerlaubnisinhaber trotz Erreichens von acht oder mehr Punkten erst noch verwarnen muss, kann in einem solchen Fall nicht beansprucht werden.

Mit Bescheid vom 13. Februar 2015 entzog die Fahrerlaubnisbehörde dem Kläger, der mit Schreiben vom 21. Januar 2015 wegen des Erreichens von sieben Punkten im Fahreignungsregister verwarnt worden war, die Fahrerlaubnis; er habe mit einer am 10. März 2014 begangenen und mittlerweile auch rechtskräftig geahndeten Geschwindigkeitsüberschreitung neun Punkte erreicht und damit die Schwelle von acht Punkten überschritten, ab der er gemäß § 4 Abs.5 Satz 1 Nr. 3 StVG als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gelte. Der betroffene Kläger meinte, mit diesem Vorgehen der Behörde seien die in § 4 Abs.5 Satz 1 Nr. 1bis 3 vorgesehenen Stufen des Maßnahmenkatalogs (Ermahnung, Verwarnung, Fahrerlaubnisentziehung) nicht ordnungsgemäß durchlaufen worden; der zur Fahrerlaubnisentziehung führende Verstoß sei zum Zeitpunkt der Verwarnung bereits begangen, rechtskräftig geahndet und auch im Fahrerlaubnisregister eingetragen gewesen. Deshalb verringere sich sein Punktestand auf sieben Punkte. Dieser Argumentation widersprach das Bundesverwaltungsgericht in letzter Instanz. Eine Punktereduzierung nach § 4 Abs. 6 Satz 3 StVG trete nur ein, wenn der Fahrerlaubnisbehörde beim Ergreifen der Maßnahmen nach § 4 Abs.5 StVG weitere Verkehrsverstöße, die zur nächsten Stufe des Maßnahmenkatalogs – hier der Fahrerlaubnisentziehung – führten, auch bereits bekannt gewesen seien. Hier habe die Behörde von der am 10. März 2014 begangenen Geschwindigkeitsüberschreitung zum Zeitpunkt der Verwarnung noch nichts gewusst. Der Betroffene kann somit nicht mehr mit Erfolg geltend machen, er habe den weiteren Verkehrsverstoß, der zum Erreichen der Acht-Punkte-Grenze führte, bereits vor der Erteilung der Verwarnung begangen, so dass ihn deren Warnfunktion nicht mehr habe erreichen können. Maßgebend für die Rechtmäßigkeit einer Verwarnung und einer nachfolgenden Entziehung der Fahrerlaubnis ist – insoweit in bewusster Abkehr vom sogenannten Tattagprinzip – der Kenntnisstand, den die Behörde bei Ergreifen der jeweiligen Maßnahme hat. Gleiche gilt auch für die Punktereduzierung nach § 4 Abs. 6 Satz 3 Nr. 2 StVG.

BVerwG, Urteil vom 26. Januar 2017 – AZ 3 C 21.15 (Quelle: Pressemeldung des Bundesverwaltungsgerichts)

Bestandsschutz für Inhaber alter LKW-Führerscheine

Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts Koblenz genießen Inhaber alter LKW-Führerscheine (früher Klasse 2) Bestandsschutz.

Dem Inhaber einer solchen Fahrerlaubnis (seit 1991) war diese auf die neue Führerscheinklasse C/CE umgeschrieben und zuletzt bis zum 03.04.2011 befristet worden. Im September 2014 beantragte er erneut die Erteilung der in Rede stehenden Fahrerlaubnis. Dem Antrag war eine augenärztliche Bescheinigung beigefügt, nach der die Anforderungen nach den diesbezüglichen Bestimmungen der Fahrerlaubnisverordnung mit Sehhilfe erreicht würden. Den Antrag lehnte die Führerscheinstelle mit der Begründung ab, er habe die zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse C/CE einschließlich Unterklassen erforderliche Sehschärfe nicht erreicht. Der Betroffene könne sich auf Bestandsschutz nur berufen,

wenn die einschlägige Fahrerlaubnis Klasse 2 bzw. C/CE vor dem 01.01.1999 erteilt worden und seitdem ununterbrochen bestanden hätte. Durch den Ablauf der Befristung zum 3.4.2011 und die erst in 2014 beantragte Wiedererteilung sei die alte Fahrerlaubnis endgültig erloschen und der Betroffene könne sich demzufolge nicht mehr auf den Bestandsschutz seines alten Gutachtens berufen. Dieser Ansicht widersprach das Verwaltungsgericht Koblenz mit rechtssystematischen Überlegungen und letztendlich mit dem Hinweis auf die Berufsfreiheit. Der Antragsteller hat mit dem Erwerb der seinerzeitigen Klasse 2- Fahrerlaubnis in Verbindung mit dem damals beigebrachten Gutachten seine Fahrtüchtigkeit nachgewiesen und seitdem Bestandsschutz für seine Fahrerlaubnis erlangt. Der Verkehrssicherheit werde hinreichend durch die – von dem Betroffenen nachgewiesene – Untersuchung des Sehvermögens Rechnung getragen. Es sei daher kein Grund dafür ersichtlich, in derartigen Fällen zwischen einer Antragstellung noch während der Geltungsdauer oder nach abgelaufener Geltungsdauer der Fahrerlaubnis zu unterscheiden.

Verwaltungsgericht Koblenz, Urteil vom 2. März 2017 – 4 K 656/16

Benutzung einer falschen Fahrerkarte

Die Benutzung einer falschen Fahrerkarte erfüllt den Tatbestand der Fälschung beweis erheblicher Tatsachen gemäß § 269 Abs.1 StGB und stellt somit eine Straftat, und nicht lediglich eine Ordnungswidrigkeit dar

Dem Angeschuldigten wurde zu Last gelegt, in 25 Fällen das digitale Kontrollgerät nicht mit seiner eigenen Fahrerkarte, sondern mit den Fahrerkarten anderer im selben Unternehmen tätigen Fahrer benutzt zu haben. Ziel sei es hierbei gewesen, die Entdeckung von Lenk- und Ruhezeitverstößen des Angeschuldigten bei Behördenkontrollen zu vereiteln. Dies erfüllt nach Ansicht des Oberlandesgerichts Stuttgart den Tatbestand der Fälschung beweis erheblicher Tatsachen im Sinne des § 269 Absatz 1 des Strafgesetzbuches. Hiernach macht sich strafbar, wer zur Täuschung im Rechtsverkehr beweis erhebliche Daten so speichert, dass bei ihrer Wahrnehmung eine unechte Urkunde entstehen würde. Die von dem digitalen Kontrollgerät erzeugte Gedankenerklärung besteht darin, dass die während der Einsteckzeit der Fahrerkarte aufgezeichneten Fahrvorgänge auch wirklich von dem Fahrer stammen, dessen Karte eingesteckt ist. Da die Fahrerkarte mittels der auf ihr gespeicherten Daten eindeutig einem bestimmten Fahrer zuzuordnen ist, vermitteln die von ihr initiierten Aufzeichnungen den Eindruck, diese Aufzeichnungen stammten auch von dem Fahrer, der die Karte gesteckt hat. Werden die Daten nunmehr in der Form vorgehalten, dass sie z.B. ausgedruckt werden können, werden damit die Informationen über den Urheber der der Urkunde zugrundeliegenden Gedankenerklärung verfälscht. Der Angeschuldigte kann auch nicht deswegen straflos bleiben, weil das Stecken der falschen Fahrerkarte bereits eine Ordnungswidrigkeit nach § 23 Abs. 2 Nr. 4 FahrpersV darstellt (sogenannte Sperrwirkung). Dies wäre nur der Fall, wenn der Gesetzgeber ganz klar zu erkennen gegeben hätte, dass er einen bestimmten Tatbestand nur und ausschließlich als Ordnungswidrigkeit erfasst haben wollte. Dies sei hier nicht der Fall, schon die Tatsache, dass die Ordnungswidrigkeit hier lediglich in einer Rechtsverordnung und nicht in einem Gesetz niedergelegt ist, spricht gegen diesen Willen des Gesetzgebers.

Oberlandesgericht Stuttgart, Beschluss vom 25. März 2013 – AZ 2 Ws 42/13 (Quelle: openjur)

Pflicht zur Benutzung eines Fahrtenschreibers – Ausnahme für die Beförderung lebender Tiere

In einem Vorabentscheidungsersuchen, eingereicht vom Oberlandesgericht Oldenburg (Deutschland) hat der Europäische Gerichtshof zum Begriff „lokale Märkte“ in Art. 13 Abs. 1 Buchst. p der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeitenverordnung) ein Urteil gesprochen.

Beschlagnahme von Schmuggelgut als Verlust der Ware – Art. 17, 20 Abs. 1, 23, 29, 32 CMR

1. Nimmt der Fahrer eines Lkw, der mit dem Transport von Gasgebläsen von Deutschland nach England beauftragt ist, bei einem vertragswidrig eingelegten Zwischenstop Schmuggelgut an Bord, wird das Transportgut daraufhin durch die Polizei beschlagnahmt und erst ca. ein Jahr später herausgegeben, so liegt der Verlust der Ware vor, Art. 20 Abs. 1 CMR, der nicht unvermeidbar gem. Art. 17 Abs. 2 CMR ist.

2. Ein Haftungsausschluss oder eine Haftungsbegrenzung nach Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR kommt nicht in Betracht, wenn der Fahrer im Hinblick auf den von ihm vertragswidrig vorgenommenen Transport von Schmuggelgut vorsätzlich handelte.

OLG München, Urteil vom 1. Juni 2011 – 7 U 5611/10

Hinweis für die Praxis:

Überwachen Sie insbesondere im internationalen Verkehr Ihr Fahrpersonal: Der vorsätzliche Schmuggel samt Beschlagnahme kann nicht nur als Warenverlust i. S. der CMR gewertet werden.

Auch der Wegfall der Haftungsbegrenzung droht!

Haftung für Zollabfertigung – §§ 249 ff. BGB

Ein (CMR) Frachtführer, welchem die erforderlichen Zollpapiere übergeben sind, haftet dem Absender bei Nichtgestellung der Güter/Zollpapiere zur Zollabfertigung für die fälligen Abgaben und weiteren Aufwendungen nach den Vorschriften zum Schadensersatz gemäß BGB.

LG Hamburg, Urteil vom 7. August 2015 – 415 HKO 91/14

Überlassung eines Aufliegers als Transportgut, unabwendbares Ereignis, AGB und Individualvereinbarung

1. Überlässt ein Auftraggeber dem Frachtführer – neben dem zu befördernden Gut – zur Beförderung von Sammelladung einen Auflieger, ist ein entsprechender Vertrag (ebenfalls) als Frachtvertrag (nicht als Schleppvertrag) und der Auflieger als „Gut“ i. S. d. § 425 HGB zu qualifizieren.

2. Die Haftung des Frachtführers ist nach § 426 HGB (unabwendbares Ereignis) ausgeschlossen, wenn der Auflieger in Folge einer thermischen Überlast der Achskomponente in Brand gerät, soweit der Fahrer vor Fahrtantritt eine visuelle Kontrolle der Reifen vorgenommen hat.

3. Eine nachträglich Individualvereinbarung zur Änderung von AGB eines Rahmenvertrages (hier: doppelte Schriftformklausel) hat Vorrang.

OLG Hamm, Urteil vom 21. April 2016 – 18 U 17/14

Hinweis für die Praxis:

Das Gericht bestätigt die geltende Rechtsprechung und herrschende Meinung, dass der vom Auftraggeber dem Frachtführer zusammen mit dem Gut übergebene Auflieger ebenfalls als Transportgut gilt. Es handelt sich nicht um einen Schleppvertrag.

Außerdem werden sehr ausführlich die Anforderungen an die technischen Überprüfungspflichten hinsichtlich des übergebenen Aufliegers durch den Frachtführer bzw. seiner Leute dargelegt. Nur wenn diese Sorgfaltspflichten nachweislich erfüllt wurden, stellt sich z. B. ein Fahrzeugbrand als unabwendbares Ereignis i. S. d. § 426 HGB dar.

Schließlich macht das Gericht noch lesenswerte Ausführungen zu dem Thema Abänderung von AGB durch eine nachträgliche Individualvereinbarung. Gemäß § 305b BGB hat eine solche Individualvereinbarung stets Vorrang vor allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Übereinstimmungsbescheinigungen für mit der Abschalteinrichtung versehene Fahrzeuge ausgestellt hat.

In einem sogenannten Hinweisbeschluss hat der VIII. Zivilsenat des BGH am 27. Februar 2019 (AZ VIII ZR 225/17) darauf hingewiesen, dass nach seiner Ansicht die von VW in den betroffenen Dieselfahrzeugen verbauten Abschalteinrichtungen einen Sachmangel in Sinne von § 434 Abs.1 S.2 Bürgerliches Gesetzbuch BGB darstellen. Die Abschalteinrichtungen sind danach unzulässig und es bestehe die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die Behörde. Damit aber eigne sich das betroffene Fahrzeug nicht mehr für seinen gewöhnlichen Gebrauch, nämlich den Einsatz im Straßenverkehr.

Stand: Juni 2019

Datenschutzgrundverordnung: Hoffnung auf Scheitern der Abmahnvereine steigt

Landgericht Stuttgart: Keine Abmahnung wegen Verstoßes gegen die DSGVO

Kann ein Verstoß gegen die Datenschutzgrundverordnung DSGVO durch einen Mitbewerber abgemahnt werden? Mit der strittigen Frage, ob die Vorschriften der DSGVO abschließend Sanktionen regeln, hat sich das Landgericht Stuttgart befasset.

Der Sachverhalt:

Der Kläger ist ein Interessenverband, der Beklagte vertreibt Autoteile über eBay. Der Kläger macht gegen den Beklagten einen wettbewerbsrechtlichen Unterlassungsanspruch wegen eines behaupteten Verstoßes gegen die DSGVO geltend. Der Beklagte habe die Nutzer nicht über Art, Umfang und Zweck der Erhebung und Verwendung personenbezogener Daten unterrichtet.

Die Entscheidung:

Die Klage ist vor dem Landgericht Stuttgart ohne Erfolg geblieben. Einem Anspruch aus § 8 Abs.1 UWG i.V.m. §§ 3, 3a UWG steht entgegen, dass die DSGVO die Sanktionen der Verstöße abschließend regelt und der Kläger danach nicht berechtigt ist, Unterlassungsansprüche geltend zu machen.

Begründung:

Die Frage, ob die DSGVO eine abschließende Regelung der Sanktionen enthält, ist streitig und höchstrichterlich noch nicht geklärt. Nach Auffassung des LG Stuttgart enthält die DSGVO eine detaillierte Regelung der Sanktionen. Nach Art. 57 VO (EU)/2016/679 ist die Durchsetzung Aufgabe der Aufsichtsbehörden. Hinzukommen in den Art. 77 ff VO (EU) /2016/679 Regelungen über Rechtsbehelfe.

Nach Art. 79 VO (EU) 2016/679 hat jede betroffene Person, also die Person, in deren Datenschutzrechte vermeintlich eingegriffen wurde, das Recht auf einen wirksamen gerichtlichen Rechtsbehelf. Die Vertretung der Betroffenen ist in Art. 80 VO (EU) 2016/679 geregelt. Nach den Absatz kann die betroffene Person bestimmte Einrichtungen mit der Durchsetzung ihrer Rechte beauftragen.

Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten nach dem Absatz 2 vorsehen, dass bestimmte Einrichtungen die Rechte auch ohne einen Auftrag im Sinne von Absatz 1 vorsehen. Hierdurch kommt zum Ausdruck, dass der europäische Gesetzgeber eine eigenmächtige Verfolgung von Verstößen durch Dritte nur zulassen will, wenn die in der Norm genannten Voraussetzungen erfüllt sind und der nationale Gesetzgeber dies geregelt hat.

Mit Blick auf diese konkrete Regelung kann man auch nicht annehmen, dass die Klagebefugnis Dritter aus den Bestimmungen des Art. 82 bzw. 84 VO (EU) 2016/679 folgt. Wenn der europäische Gesetzgeber mit den Vorschriften eine weitergehende Klagebefugnis Dritter hätte regeln wollen, dann hätte es der Regelung in Art. 80 Abs.2 VO (EU) 2016/679 nicht bedurft.

Keine Abmahnung

Stichwortverzeichnis

12-Tage-Ausnahmeregelung 142
24h-Zeitraum 345

A

A1-Bescheinigung 431
Abbiegeassistent 25
Abfindung 586
Ablieferung 185, 192, 617
Abmahnungen 582
Abstandsunterschreitung 598
Abwicklungsvertrag 586
ADSp 2017 183
AETR 370, 385
Alkoholabhängigkeit 579
Alkoholfahrt 601
Allgemeine Geschäftsbedingungen 617
Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Gestellung von Abfallcontainern und die Entsorgung von Abfällen 2019 (AGA 2019) 242
Allgemeine Geschäftsbedingungen für Kurier-, Express- und Postdienste 237
Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) 439
Ampelsystem 118
Analoger Fahrtenschreiber 300
Andere Arbeiten 279
Änderungskündigung 585
Anordnung einer Unterbrechung 339
An- und Abfahrzeiten 337
Anwesenheitsprämie 571
Arbeit auf Abruf 423
Arbeitnehmerüberlassung 429
Arbeitsplatzteilung 423
Arbeitsunfähigkeit 579
Arbeitsvertrag 445
Arbeitszeit 403
Arbeitszeitgesetz (ArbZG) 407
Arbeitszeitznachweise
– nach ArbZG 414
– nach EU-Recht 567
Arbeitszeit- und Sozialvorschriften 266
Art. 12 – Regelung 335
Aufhebungsvertrag 586

Aufsichtsbehörde
– nach ArbZG 415
Auftraggeber 185
– Verantwortung 53, 559
Auftraggeberhaftung 199, 559
Aufwendungs- und Freistellungsansprüche 193
Aufzeichnung der Lenkzeiten 340
Aufzeichnungspflicht 404
Ausbildungsstätten 472, 479
Ausgleich für Sonn- und Feiertagsbeschäftigung 411
Ausgleichsklauseln 585
Ausländische Fahrerlaubnis 605

B

Beförderungs- und Ablieferungshindernisse 163
Beförderungsberechtigung 560
Beförderungsverträge 514
Beförderungsvertrag nach CMR 220
Befristete Arbeitsverträge 424
Befristung 575
Begleitpapiere 161
Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung (BKV) 457
Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) 468
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) 476
Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) 146
Beschäftigung im Straßentransport
– ArbZG 416
– Bescheinigung, § 20 IV FPersG 333
beschleunigte Grundqualifikation 470, 476
Bestandsschutz 611
Betriebsprüfung 633
Betriebliches Eingliederungsmanagement 576
Bonner Palettentausch 212
Bundesamt für Güterverkehr 54
Bundesurlaubsgesetz (BUrlG) 454
Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) 445
Bußgeldvorschriften 404
– nach BKrFQG 475