



Kraftverkehrs- handbuch 2023

Aktuelle Vorschriften für den
Straßengüterverkehr im In- und Ausland

I. Allgemeiner Teil

I.1	Kalendarium	2
I.2	Schulferienkalender	8
I.3	Gesetzliche Feiertage in Deutschland	10
I.4	Verordnung zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs auf der Straße (Ferienreiseverordnung – FerReiseV)	14
I.5	Wichtiges zu Fahrerqualifikationen	18
I.6	Technische Anforderungen an Abbiegeassistenten.	22
I.7	Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung – AFGBV)	29
I.8	EU-Mobilitätspaket – Sachstand und weiterer Zeitplan	44
I.9	DS-GVO und Beschäftigtendatenschutz – Zwischenbilanz und Ausblick.	47
I.10	DS-GVO und Intelligenter Tachograph	51
I.11	Geschwindigkeitsüberschreitungen – Bußgelder und Punkte	56

II. Berufs- und Marktzugang

II.1	Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)	66
II.2	Verkehrsunternehmensdatei	89
II.3	Verordnung (EG) 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.	90
II.4	Katalog der nationalen Straf- und Bußgeldtatbestände, die „Schwerste Verstöße“ i. S. d. Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 darstellen – Auslegungshilfe –	124
II.5	Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission – Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können („Todsündenliste“)	141
II.6	Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen	162
II.7	Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV)	167
II.8	Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs	176

III. Geschäfts- und Beförderungsbedingungen

III.1	Handelsgesetzbuch (HGB) – Auszug –	204
III.2	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)	229
III.3	Logistik-AGB	247
III.4	Bonner und Kölner Palettentausch	256
III.5	Bonner Palettentausch	258
III.6	Kölner Palettentausch	260

III.7	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)	262
III.8	Allgemeine Geschäftsbedingungen für Kurier-, Express- und Postdienste (AGKEP)	279
III.9	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Gestellung von Abfallcontainern und die Entsorgung von Abfällen 2019 (AGA 2019)	284
III.10	Laderampe – Rechte und Pflichten bei der Ablieferung	290

IV. Entgelte im Güterverkehr

IV.1	Fahrzeug-Kalkulationshilfe	294
------	--------------------------------------	-----

V. Arbeitsrecht und Sozialvorschriften

V.1	Arbeitszeit- und Sozialvorschriften im Straßenverkehr	308
V.2	Lenk- und Ruhezeiten (Übersicht)	311
V.3	Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr	313
V.4	Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr	336
V.5	Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr	370
V.6	Leitlinien der EU-Kommission	371
V.7	Hinweise zu Artikel 34 Absatz 1 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Clarification Note 7)	386
V.8	Fahrpersonalgesetz (FPersG)	389
V.9	Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (FPersV)	399
V.10	Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)	420
V.11	Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern (KrFArbZG)	438
V.12	Arbeitszeitgesetz (ArbZG)	442
V.13	Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG)	455
V.14	Definition und Abgrenzung der Arbeitnehmerüberlassung zum Werkvertrag	464
V.15	A1-Bescheinigung	466
V.16	Neue Entsendevorschriften in der EU seit 2. Februar 2022	469
V.17	Nachweisgesetz (NachwG)	471
V.18	Gesetzlich vorgeschriebene Aushänge	476
V.19	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) – Auszug –	477
V.20	Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) – Auszug –	484
V.21	Entgeltfortzahlungsgesetz (EntgFG)	487
V.22	Bundesurlaubsgesetz (BUrlG)	493
V.23	Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung (BKV)	496
V.24	Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG)	500
V.25	Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)	525
V.26	Mindestlohngesetz (MiLoG)	543
V.27	Mindestlohnmeldeverordnung (MiLoMeldV)	553
V.28	Beschäftigungsverordnung	555

VI. Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr

VI.1	Ausgabestellen für Transportgenehmigungen	558
VI.2	Mehrwertsteuersätze in der EU	560
VI.3	Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht – Auszug –	562
VI.4	Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV)	573
VI.5	Verantwortung des Auftraggebers nach § 7c Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), Kabotagebeförderung	584

VII. Rechtsprechung

VII.1	Arbeitsrecht	590
VII.2	Krankheit	605
VII.3	Kündigung	608
VII.4	Urlaub	620
VII.5	Straßenverkehrsrecht	625
VII.6	Transportrecht	645
VII.7	Verschiedenes – Dashcam, „Dieselskandal“, Datenschutz, Betriebsprüfung	663
Linksammlung		672
Stichwortverzeichnis		674

Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung – AFGBV)

vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986)

§ 1 Anwendungsbereich; Regelungsgegenstand und Begriffsbestimmungen

(1) Diese Verordnung ist anzuwenden

1. auf den Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion im Sinne der §§ 1d bis 1h und mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion im Sinne des § 1h des Straßenverkehrsgesetzes,
2. auf die Zulassung von Kraftfahrzeugen nach Nummer 1 zum Verkehr im öffentlichen Straßenraum und
3. auf die Erprobung automatisierter oder autonomer Fahrfunktionen nach § 1i des Straßenverkehrsgesetzes.

(2) Diese Verordnung regelt

1. die Erteilung von Betriebserlaubnissen für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion sowie von Genehmigungen für nachträglich aktivierbare automatisierte und autonome Fahrfunktionen,
2. die Genehmigung festgelegter Betriebsbereiche,
3. die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion zum Straßenverkehr,
4. die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion, mit aufgrund dieser Verordnung erteilter oder zu erteilender Betriebserlaubnisse, sowie von nachträglich aktivierten automatisierten und autonomen Fahrfunktionen und Fahrzeugteilen und
5. die Anforderungen an und Pflichten für den Hersteller, den Halter und die Technische Aufsicht von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen und von Kraftfahrzeugen mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion nach § 1f des Straßenverkehrsgesetzes.

(3) Soweit in dieser Verordnung nicht ausdrücklich die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamts bestimmt wird, ist zuständige Behörde im Sinne dieser Verordnung jede nach Landesrecht zuständige Behörde, auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes.

(4) Die Regelungen der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1), die

durch die Delegierte Verordnung (EU) 2021/1445 (ABl. L 313 vom 6.9.2021, S. 4) geändert worden ist, bleiben unberührt.

(5) § 1k des Straßenverkehrsgesetzes bleibt unberührt.

§ 2 Betriebserlaubnis; Genehmigung der nachträglichen Aktivierung automatisierter oder autonomer Fahrfunktionen

(1) Für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenraum ist eine Betriebserlaubnis des Kraftfahrt-Bundesamts nach § 4 Absatz 1 erforderlich.

(2) § 20 Absatz 1, 3 und 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gilt für die Erteilung einer allgemeinen Betriebserlaubnis für reihenweise gefertigte Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion entsprechend.

(3) Genehmigungen nach § 1h Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes für die nachträgliche Aktivierung von automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen werden unter den Voraussetzungen des § 4 Absatz 5 und 6 erteilt.

§ 3 Antrag auf Erteilung der Betriebserlaubnis durch den Hersteller

(1) Der Hersteller hat die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion beim Kraftfahrt-Bundesamt zu beantragen.

(2) Der Antrag des Herstellers muss beinhalten:

1. die Erklärung des Herstellers, dass
 - a) das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion die funktionalen Anforderungen nach Anlage 1 sowie die Voraussetzungen nach Absatz 8 erfüllt, wobei dies auch bei Alterung und Abnutzung der relevanten Systemkomponenten sichergestellt sein muss und
 - b) die Sicherheit der autonomen Fahrfunktion nach dem Sicherheitskonzept zur funktionalen Sicherheit nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 und Anlage 1 Nummer 7.2 überprüft wurde,
2. die Vorlage
 - a) des Betriebshandbuchs für das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion nach § 1f Absatz 3 Nummer 4 des Straßenverkehrsgesetzes und Anlage 1 Nummer 7.1, Anlage 3 Nummer 2,
 - b) des Sicherheitskonzepts zur funktionalen Sicherheit nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 und Anlage 1 Nummer 7.2 und Anlage 3 Nummer 3,
 - c) des Konzepts zur Sicherheit im Bereich der Informationstechnologie nach § 12 Absatz 1 Nummer 3 und Anlage 1 Nummer 15 und Anlage 3 Nummer 4,
 - d) der funktionalen Beschreibung des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion nach § 12 Absatz 1 Nummer 5 und Anlage 3 Nummer 1,
 - e) des Katalogs für Testsznarien nach § 12 Absatz 1 Nummer 6 und Anlage 1 Nummer 10 und
 - f) von Nachweisen nach Anlage 1 Nummer 12, dass Umweltbedingungen, die im festgelegten Betriebsbereich des Kraftfahrzeugs auftreten können, aber nicht in Tests darstellbar sind, sicher beherrscht werden.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann über die in Absatz 2 genannten Unterlagen hinaus weitere Angaben vom Hersteller verlangen, sofern diese für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens erforderlich sind.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft

1. die Einhaltung der technischen Anforderungen an die autonome Fahrfunktion gemäß den Anforderungen nach dieser Verordnung einschließlich Anlage 1,

EU-Mobilitätspaket – Sachstand und weiterer Zeitplan

1. Die wichtigsten Punkte im Bereich der EU-Sozialvorschriften sind unter anderem:

- **Rückkehrrecht des Fahrers** alle 4 Wochen einmal an seinen Wohnort oder den Unternehmensstandort, um dort eine mindestens 45-stündige Wochenruhezeit zu verbringen (Art. 8 VO (EG) 561/2006); **Dokumentationspflicht des Unternehmens** betreffend die Umsetzung und das Angebot des Rückkehrrechts
- **Überschreitung der Lenkzeit**, um den Wohnort oder Unternehmensstandort zu erreichen (Art.12 VO (EU) 561/2006)
 - um bis zu 1 Stunde, um am Wohnort oder Betriebssitz eine reduzierte oder regelmäßige Wochenruhezeit zu verbringen
 - um bis zu 2 Stunden, um am Wohnort oder Betriebssitz eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu erreichen
 - Einlegung einer Fahrtunterbrechung von 30 Minuten vor der verlängerten Lenkzeit
 - Ausgleich der verlängerten Lenkzeit durch Verlängerung der Tages- oder Wochenruhezeit bis spätestens zum Ende der dritten Folgewoche
- Verbringung von 2 aufeinanderfolgenden **verkürzten Wochenruhezeiten** innerhalb von 4 Wochen:
 - 2 regelmäßige Wochenruhezeiten innerhalb von 4 Wochen
 - Verbringung der verkürzten Wochenruhezeiten im Ausland
 - Ausreichender anschließender Erholungszeitraum muss ermöglicht werden.
- **Kabinenverbot** für die regelmäßige Wochenruhezeit. Recht des Fahrers auf eine **geeignete, geschlechtergerechte Unterkunft** mit ausreichender Schlafgelegenheit und sanitären Einrichtungen. Allerdings keine Dokumentationspflicht.
- **Fähr- oder Zugzeiten** (Art. 9 VO (EU) 561/2006): Unterbrechung auch reduzierter und regelmäßiger Wochenruhezeiten bis zu zwei Mal für insgesamt 1 Stunde, um Zug oder Fähre zu benutzen. Regelmäßige Wochenruhezeit nur, wenn dem Fahrer eine Schlafkabine zur Verfügung steht und die Fahrtzeit mindestens 8 Stunden beträgt. Verbringung der regelmäßigen Wochenruhezeit außerhalb des Fahrzeuges mit Dokumentationspflicht.
- **Dokumentation von Grenzübertritten: Seit 2. Februar 2022** bei Ausstattung von Fahrzeugen mit digitalem Tachographen Dokumentation von Grenzübertritten (Art. 34 VO (EU) 165/2014 neu). Bei Ausstattung mit einem analogen Fahrschreiber handschriftliche Eintragung bereits seit 21. August 2020.
- Auch wenn die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht auf einem Parkplatz genommen werden darf, wird die EU dennoch den Bau und die Nutzung **sicherer und gesicherter Parkplätze** fördern. Die Kommission wird im Wege von Sekundärrechtsakten Standards und ein Zertifizierungsverfahren für solche Parkplätze entwickeln. Sie wird auch eine Website einrichten, um das Auffinden dieser Parkplätze zu erleichtern (Art. 8a VO (EG) 561/2006).
- **Ab 2025:**
 - Obligatorische Pflicht zur Benutzung **der 2. Version des intelligenten Tachographen** (s. dazu Ausführungen unter 3.)
 - Ausrüstung für **Neufahrzeuge ab 2023**
 - **Umrüstung für ältere Fahrschreiber bis Ende 2024**
 - **Verdoppelung des Nachweiszeitraumes** von 28 auf 56 + 1 Tage, um alle Zeiträume genauer kontrollieren zu können, Art. 36 VO (EU) 165/2014.

Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), zuletzt geändert durch
Artikel 7 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091)

Inhaltsübersicht

1. Abschnitt – Allgemeine Vorschriften

- § 1 Begriffsbestimmungen
- § 2 Ausnahmen

2. Abschnitt – Gewerblicher Güterkraftverkehr

- § 3 Erlaubnispflicht
- § 4 Unterrichtung der Berufsgenossenschaft
- § 5 Erlaubnispflicht und Gemeinschaftslizenz
- § 6 Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde
- § 7 Mitführungs- und Aushändigungspflichten im gewerblichen Güterkraftverkehr
- § 7a Haftpflichtversicherung
- § 7b Einsatz von ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal
- § 7c Verantwortung des Auftraggebers
- § 7d (weggefallen)
- § 8 Vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte

3. Abschnitt – Werkverkehr

- § 9 Erlaubnis- und Versicherungsfreiheit

4. Abschnitt – Bundesamt für Güterverkehr

- § 10 Organisation
- § 11 Aufgaben
- § 12 Befugnisse
- § 13 Untersagung der Weiterfahrt
- § 14 Marktbeobachtung
- § 14a Durchführung von Beihilfeverfahren
- § 14b Durchführung von Verfahren nach der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011
- § 15 Datei über Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftomnibussen (Verkehrsunternehmensdatei)
- § 15a Werkverkehrsdatei
- § 16 Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren
- § 17 Nationale Kontaktstelle und europäischer Informationsaustausch
- § 17a Zuständigkeit für die Durchführung internationalen Verkehrsrechts

5. Abschnitt – Überwachung, Bußgeldvorschriften

- § 18 Grenzkontrollen
- § 19 Bußgeldvorschriften
- § 20 Befugnisse des Bundesamtes bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen
- § 21 Zuständigkeiten für die Ahndung von Zuwiderhandlungen
- § 21a Aufsicht

Wissenswertes zur Verordnung (EU) 2016/403

1. Was wird geregelt?

Mit der Verordnung (EU) 2016/403 wird eine gemeinsame Liste von Kategorien, Art und Schweregrad der Verstöße gegen die Unionsvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr erstellt, die ergänzend zu den Anforderungen in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (sog. Todsündenliste) zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen können (vgl. Art. 1 Abs. 1).

2. Wen betreffen die Vorschriften bzw. wer muss sie kennen?

Angehende Unternehmer, bestehende Unternehmen, deren Geschäftsführer, Verkehrsbehörden, Überwachungsbehörden

3. Wie wichtig ist das Gesetz für die tägliche Praxis?

Sehr wichtig.

4. Welche Paragraphen sind die wichtigsten?

Anhang I („Einstufung von schwerwiegenden Verstößen“): ergänzt die Anforderungen in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen können (vgl. Art. 1 Abs. 1)

Anhang II („Häufigkeit des Auftretens von schwerwiegenden Verstößen“): legt die maximale Häufigkeit der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße eingestuft werden, unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrer, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden, fest (vgl. Art. 1 Abs. 2)

5. Gab es Änderungen bzw. sind Änderungen absehbar?

Das Mobilitätspaket I brachte eine Reihe von Neuerungen mit sich. Durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/694 der Kommission wurden Anhang I geändert und Anhang II neu gefasst, um die neuen Verstöße und die neuen Kriterien für die Festlegung des Schweregrads und der Häufigkeit des Auftretens dieser Verstöße zu berücksichtigen (vgl. Erwägungsgrund 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/694). Die Änderungen sind am 23. Mai 2022 in Kraft getreten. Am selben Tag ist die neue Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen in Kraft getreten, mit der die Kommission eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens festgelegt hat (siehe dazu Kapitel II.6).

6. Gelten die Vorschriften nur national oder auch europaweit?

Sie gelten national und europaweit.

Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission

zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2016 (ABl. L 74/8), geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2022/694 vom 2. Mai 2022 (ABl. L 129/22)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 des Rates¹⁾, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 2,

gestützt auf die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates²⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission muss gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eine Liste der schwerwiegenden Verstöße gegen die Unionsvorschriften nach Kategorien, Art und Schweregrad erstellen, die zusätzlich zu den in Anhang IV der genannten Verordnung aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Kraftverkehrsunternehmers oder des Verkehrsleiters führen können.
- (2) Zu diesem Zweck sollte die Kommission den Schweregrad der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen definieren und die Zahl der Verstöße festlegen, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwieendere Verstöße eingestuft werden.
- (3) Die zu erstellende Liste von Kategorien, Art und Schweregrad der schwerwiegenden Verstöße sollte Verstöße gegen die Unionsvorschriften umfassen, die die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Bereiche betreffen.
- (4) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bei der Festlegung von Prioritäten für die gezielte Kontrolle von Unternehmen, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft sind, Informationen über solche Verstöße berücksichtigen.
- (5) Die zu treffenden Maßnahmen sind notwendig, um Transparenz, Fairness und Rechtssicherheit im Rahmen der Beurteilung des Schweregrads von Verstößen und ihrer Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens oder des Verkehrsleiters zu gewährleisten.
- (6) Es obliegt jedoch den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, ein vollständiges nationales Verwaltungsverfahren durchzuführen, um festzustel-

¹⁾ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

²⁾ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

DURCHFÜHRUNGSVERORD- NUNG (EU) 2022/695 DER KOMMISSION

zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen

vom 2. Mai 2022 (ABl. L 129/33)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates ¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Eine wirksame und kosteneffiziente Durchsetzung der Rechtsvorschriften der Union für den Straßenverkehr ist für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, der Arbeitsbedingungen und des Sozialschutzes der Fahrerinnen und Fahrer sowie für die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Straßenverkehrsunternehmen von zentraler Bedeutung.
- (2) Von Mitgliedstaaten eingeführte nationale Risikoeinstufungssysteme, mit denen die Kontrollen gezielter auf Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung ausgerichtet werden, basieren auf unterschiedlichen nationalen Berechnungsmethoden. Dies hat negative Folgen für die Vergleichbarkeit und den Austausch von Informationen über die Risikobewertung im Rahmen der grenzüberschreitenden Durchsetzung.
- (3) Nach Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/22/EG muss die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens festlegen.
- (4) Bei der Festlegung dieser Formel sollte die Kommission alle Verstöße berücksichtigen, die Einfluss auf die Risikoeinstufung der Unternehmen haben können, darunter Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ²⁾, die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ³⁾ und nationale Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und

¹⁾ ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45.

²⁾ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

³⁾ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

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 Speditionbedingungen (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 verkörperten 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. Soll 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. Auch 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
 Typ / Einsatzart
 Leistung (KW/PS)
 Reifentyp
 zulässiges Gesamtgewicht in to
 Nutzlast in to
 Anzahl Achsen
 Anzahl Wechselbrücken

DAF
Kofferverkehr - Ladebordwand 18 to - Nahverkehr
 180
 295/80 R 22.5 0
 18 to
 9,8 to
 2 Achsen
 0

Leistungsdaten

Leer-km-Anteil 48,40%
 km-Leistung je Tag
 Einsatztage je Jahr
 ergibt km-Leistung je Jahr

Leer-km 22.264
 km/Tag 200
 Tage 230
 km 46.000

Gesamtkosten je Jahr

115.693,77 €

Gewinn

2.892,34 €

Umsatzziel

118.586,12 €

Umsatzziel je Tag

515,59 €

Umsatzziel je Stunde bei

9,0

Stunden am Tag

57,29 €

variable Kosten je Kilometer (Motorwagen/Zugmaschine)

0,699 €

variable Kosten je Kilometer (Anhänger/Auflieger/WB)

0,000 €

variable Kosten je Kilometer (LKW/Sattelzug)

0,699 €

variable Fahrzeugkosten insgesamt

32.131,64 €

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

0,440 €

Verbrauch je 100 KM

27,5 Liter

Kraftstoffpreis je Liter

1,600 €

Schmierstoffkosten je km

0,004

AutobahnbenutzungMaut-Faktor
1,453488Lkw-Maut je KM
Anteil Autobahn0,183 €
75%

6.313,50 €

Wartungs- und Reparaturkosten je km

0,077 €

Summe Fixkosten je Jahr (Motorwagen/Zugmaschine)

83.562,13 €

Summe Fixkosten je Jahr (Anhänger/Auflieger/WB)

0,00 €

Summe Fixkosten je Jahr (Lkw/Sattelzug)

83.562,13 €

Summe Fixkosten je Tag

363,31 €

Lenk- und Ruhezeiten in der Übersicht

Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger bzw. Sattelanhänger

Nationale Regelung der Bundesrepublik Deutschland
Fahrpersonalverordnung (FPersV)
Arbeitszeitgesetz (ArbZG):

EU-Regelung
VO (EG) Nr. 561/2006
VO (EU) Nr. 165/2014:



zGG über 2,8 t
bis 3,5 t

zGG über 3,5 t

Lenkzeit

täglich	max. 9 Std. 2 x kalenderwöchentlich max. 10 Std.
wöchentlich	max. 56 Std.
Doppelwoche	max. 90 Std.

Fahrtunterbrechung

nach einer Lenkdauer von spätestens	4 ¹ / ₂ Std.
mindestens	45 Min. aufteilbar in eine Unterbrechung von mindestens 15 Min. (1. Abschnitt) und eine Unterbrechung von mindestens 30 Min. (2. Abschnitt)

Ruhezeit

Tägliche Ruhezeit

1 Fahrer/-in	mind. 11 Std. innerhalb von 24 Std. nach Ende einer Ruhezeit Verkürzung 3 x auf 9 Std. zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten möglich (ohne Ausgleichsverpflichtung) Aufteilung in zwei Abschnitte von mindestens 3 Std. (1. Abschnitt) und mindestens 9 Std. (2. Abschnitt)
--------------	--

- n) „Personenlinienverkehr“ inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen¹⁾;
- o) „Mehrfahrerbetrieb“ den Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;
- 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;
- r) ‚nichtgewerbliche Beförderung‘ jede Beförderung im Straßenverkehr, außer Beförderungen auf eigene oder fremde Rechnung die weder direkt noch indirekt entlohnt wird und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht.

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:

- 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,
- die Herabsetzung erfolgt zum Zwecke der Berufsausbildung und
- 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.

¹⁾ ABl. L 74 vom 20. 3. 1992, S. 1. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

(2) Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchststarbeitszeit 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 gemäß Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer iii der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 die Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁾ festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in den Fahrtenschreiber einzugeben.

Artikel 7

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.

Artikel 8

(1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.

(2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben.

Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.

(3) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.

(4) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.

(5) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.

(6) In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

Fahrtenschreiber müssen hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

(2) Diese Verordnung enthält die Bedingungen und Vorschriften, nach denen die Informationen und nicht personenbezogenen Daten, die von den Fahrtenschreibern aufgezeichnet, verarbeitet oder gespeichert wurden, für andere Zwecke verwendet werden können als die Überprüfung der Einhaltung der in Absatz 1 genannten Rechtsakte.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

(2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten im Sinne dieser Verordnung folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Fahrtenschreiber“ oder „Kontrollgerät“ ist das für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmte Gerät zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen, Aufzeichnen, Ausdrucken, Speichern und Ausgeben von Angaben über die Fahrten des Fahrzeugs, einschließlich seiner Fahrgeschwindigkeit, gemäß Artikel 4 Absatz 3 sowie von Angaben über bestimmte Tätigkeitszeiten der Fahrer;
- b) „Fahrzeugeinheit“ ist der Fahrtenschreiber ohne den Bewegungssensor und ohne die Verbindungskabel zum Bewegungssensor. Die Fahrzeugeinheit kann aus einem Einzelgerät oder aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten bestehen, sofern sie den Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung entspricht; die Fahrzeugeinheit umfasst unter anderem eine Verarbeitungseinheit, einen Massenspeicher, eine Zeitmessfunktion, zwei Chipkarten-Schnittstellengeräte für Fahrer und Beifahrer, einen Drucker, eine Datenanzeige, Steckverbinder und Bedienelemente für Nutzereingaben;
- c) „Bewegungssensor“ ist der Bestandteil des Fahrtenschreibers, der ein Signal bereitstellt, das die Fahrzeuggeschwindigkeit und/oder die zurückgelegte Wegstrecke darstellt;
- d) „Fahrtenschreiberkarte“ ist eine zur Verwendung mit dem Fahrtenschreiber bestimmte Chipkarte, die die Feststellung der Rolle des Karteninhabers durch den Fahrtenschreiber und die Übertragung und Speicherung von Daten ermöglicht;
- e) „Schaublatt“ ist ein für die dauerhafte Aufzeichnung von Daten bestimmtes Blatt, das in den analogen Fahrtenschreiber eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des analogen Fahrtenschreibers die zu registrierenden Angaben fortlaufend aufzeichnet;
- f) „Fahrerkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die einem bestimmten Fahrer von den Behörden eines Mitgliedstaats ausgestellt wird, den Fahrer ausweist und die Speicherung von Tätigkeitsdaten des Fahrers ermöglicht;
- g) „analoger Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, bei dem ein Schaublatt in Einklang mit dieser Verordnung verwendet wird;
- h) „digitaler Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, bei dem eine Fahrtenschreiberkarte in Einklang mit dieser Verordnung verwendet wird;
- i) „Kontrollkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einer zuständigen nationalen Kontrollbehörde ausstellen, die die Kontrollbehörde, und fakultativ den Kontrolleur, ausweist und das

von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG über die Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49).

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 Kontrollergerät 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.

Neue Entsendevorschriften in der EU seit 2. Februar 2022

Die Richtlinie (EU) 2020/1057 für die Entsendung von Kraftfahrern ist Teil des im Juli 2020 verabschiedeten Mobilitätspakets. Die Regeln der Richtlinie gelten seit dem 2. Februar 2022. Ziel der Richtlinie ist unter anderem die Bezahlung des entsandten Fahrpersonals nach den Regeln des Aufnahmestaates. Die allgemeine Entsenderichtlinie (EU) 2018/957 findet weiterhin Anwendung im Verkehrssektor. Die Richtlinie 2020/1057 formuliert lediglich Ausnahmen von der allgemeinen Entsenderichtlinie. Diese Ausnahmen ergeben sich aus den Besonderheiten des Straßengüterverkehrs und der damit verbundenen Mobilität der Arbeitsplätze des Fahrpersonals. Alte Entsenderegelungen für das Fahrpersonal mit den damit verbundenen Entsendeplattformen in den EU-Mitgliedstaaten sind damit seit dem 2. Februar 2022 **für das Fahrpersonal hinfällig** und kommen nicht mehr zur Anwendung. Begleitpersonal z. B. beim Möbeltransport muss weiterhin über die herkömmlichen Entsendeportale gemeldet werden. Ebenso gelten für alle Arbeitnehmer/innen weiterhin die Mitführungspflichten der A1-Bescheinigung.

Unter den Begriff der Entsendung im Sinne der Richtlinie 2020/1057 fallen sogenannte „Cross-trade“-Verkehre, also Transporte von Gütern zwischen EU-Mitgliedstaaten ohne Berührung des Niederlassungsstaates sowie Kabotage-Transporte. Nicht unter den Begriff der Entsendung fallen bilaterale Verkehre mit Berührung des Niederlassungsstaates sowie reine Transitverkehre. Ebenso gelten als nicht entsandt Kraftfahrer, die im kombinierten Verkehr Zu- und Ablaufverkehre vom Terminal zurücklegen, sofern die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Verkehren besteht.

Welche Pflichten bestehen für Arbeitgebende?

Sofern eine Entsendung im Sinne der Richtlinie 2020/1057 vorliegt, müssen Arbeitgebende eine Entsendemeldung über das Binnenmarktinformationssystem IMI der EU www.postingdeclaration.eu/landing abgeben. Die Meldung muss spätestens zu Beginn der Entsendung erfolgen und erfasst eine Höchstdauer von 6 Monaten. Folgende Angaben sind erforderlich:

- Identität des Unternehmens
- Kontaktdaten des Verkehrsleiters oder einer anderen Person im Niederlassungsstaat, die als Ansprechpartner/in für die zuständigen Behörden des Aufnahmestaates, in dem die Dienstleistung erbracht wird, zur Verfügung steht und Dokumente oder Mitteilungen versendet und in Empfang nimmt
- Die Identität, die Wohnanschrift und die Führerscheinnummer des Kraftfahrers
- Den Beginn des Arbeitsvertrages des Kraftfahrers und das auf den Vertrag anwendbare Recht
- Das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung
- Die amtlichen Kennzeichen der eingesetzten Kraftfahrzeuge
- Art der Entsendung: grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage

Welche Regeln muss das entsendende Unternehmen beachten?

- Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten
- Bezahlter Mindestjahresurlaub
- Entlohnung, einschließlich der Überstundensätze
- Bedingungen für die Arbeitnehmerüberlassung
- Sicherheit, Gesundheitsschutz und Hygiene am Arbeitsplatz
- Schutzmaßnahmen für Schwangere, Wöchnerinnen, Kinder und Jugendliche
- Nichtdiskriminierungsbestimmungen

Gesetz über den Nachweis der für ein Arbeitsverhältnis geltenden wesentlichen Bedingungen (Nachweisgesetz – NachwG)

vom 20. Juli 1995 (BGBl. I S. 946), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1174)

§ 1 Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt für alle Arbeitnehmer. Praktikanten, die gemäß § 22 Absatz 1 des Mindestlohngesetzes als Arbeitnehmer gelten, sind Arbeitnehmer im Sinne dieses Gesetzes.

§ 2 Nachweispflicht

(1) Der Arbeitgeber hat die wesentlichen Vertragsbedingungen des Arbeitsverhältnisses innerhalb der Fristen des Satzes 4 schriftlich niederzulegen, die Niederschrift zu unterzeichnen und dem Arbeitnehmer auszuhändigen. In die Niederschrift sind mindestens aufzunehmen:

1. der Name und die Anschrift der Vertragsparteien,
2. der Zeitpunkt des Beginns des Arbeitsverhältnisses,
3. bei befristeten Arbeitsverhältnissen: das Enddatum oder die vorhersehbare Dauer des Arbeitsverhältnisses,
4. der Arbeitsort oder, falls der Arbeitnehmer nicht nur an einem bestimmten Arbeitsort tätig sein soll, ein Hinweis darauf, daß der Arbeitnehmer an verschiedenen Orten beschäftigt werden oder seinen Arbeitsort frei wählen kann,
5. eine kurze Charakterisierung oder Beschreibung der vom Arbeitnehmer zu leistenden Tätigkeit,
6. sofern vereinbart, die Dauer der Probezeit,
7. die Zusammensetzung und die Höhe des Arbeitsentgelts einschließlich der Vergütung von Überstunden, der Zuschläge, der Zulagen, Prämien und Sonderzahlungen sowie anderer Bestandteile des Arbeitsentgelts, die jeweils getrennt anzugeben sind, und deren Fälligkeit sowie die Art der Auszahlung,
8. die vereinbarte Arbeitszeit, vereinbarte Ruhepausen und Ruhezeiten sowie bei vereinbarter Schichtarbeit das Schichtsystem, der Schichtrhythmus und Voraussetzungen für Schichtänderungen,
9. bei Arbeit auf Abruf nach § 12 des Teilzeit- und Befristungsgesetzes:
 - a) die Vereinbarung, dass der Arbeitnehmer seine Arbeitsleistung entsprechend dem Arbeitsanfall zu erbringen hat,
 - b) die Zahl der mindestens zu vergütenden Stunden,
 - c) der Zeitrahmen, bestimmt durch Referenztage und Referenzstunden, der für die Erbringung der Arbeitsleistung festgelegt ist, und
 - d) die Frist, innerhalb derer der Arbeitgeber die Lage der Arbeitszeit im Voraus mitzuteilen hat,
10. sofern vereinbart, die Möglichkeit der Anordnung von Überstunden und deren Voraussetzungen,
11. die Dauer des jährlichen Erholungsurlaubs,
12. ein etwaiger Anspruch auf vom Arbeitgeber bereitgestellte Fortbildung,

b) Seite 2 (Rückseite)

Seite 2 enthält:

aa) Folgende Daten zur Qualifizierung des Inhabers entsprechend der auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis aufgetragenen Nummerierung:

9. Fahrerlaubnisklassen, für die der Fahrer die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtung erfüllt. Klassen, für die die Qualifizierungsverpflichtung nicht erfüllt wurde, werden durch einen Strich entwertet.


10. die Schlüsselzahl 95 nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung.

bb) Die Erläuterungen zum Inhalt der Felder 1 bis 4c, 5 bis 7 sowie 9 und 10.

3. Muster des Fahrerqualifizierungsnachweises

Vorderseite





FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEIS
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

1. _____

2. _____

3. _____

4a. _____ 4b. _____

4c. _____

5a. _____









5b. _____

7. _____

9. _____

Rückseite

1. Name 2. Vorname 3. Geburtsdatum und -ort 4a. Ausstellungsdatum 4b. Ablaufdatum 4c. Ausstellungsbehörde 5a. Führerscheinnummer 5b. Seriennummer des Nachweises 10. Unionscode

9.	10.
C1 	_____
C 	_____
D1 	_____
D 	_____
C1E 	_____
CE 	_____
D1E 	_____
DE 	_____

Wissenswertes zum Mindestlohngesetz (MiLoG)

1. Was wird geregelt?

Das Gesetz schreibt einen einheitlichen gesetzlichen Mindestlohn je Zeitschicht vor. Bis auf wenige Ausnahmen, z. B. für vorher Langzeitarbeitslose, bestimmte (Pflicht-)Praktikant/Innen, ehrenamtlich Tätige, Auszubildende und Studierende gilt der Mindestlohn für alle Arbeitnehmer/Innen.

2. Wen betreffen die Vorschriften bzw. wer muss sie kennen?

Die Vorschriften betreffen Unternehmensinhaber/Innen, Personalleiter/Innen, Arbeitnehmer/Innen, auch Disponent/Innen, da die korrekte Berechnung des Mindestlohnes in Zusammenhang mit der Gesamtarbeitszeit steht.

3. Wie wichtig ist das Gesetz für die tägliche Praxis?

Es ist sehr wichtig, da das Gesetz und die dazu erlassenen Durchführungsverordnungen auch umfangreiche Dokumentations- und Aufzeichnungspflichten vorschreiben, deren Einhaltung neben den schon bisher bekannten Behörden auch vom Zoll kontrolliert wird. Verstöße haben empfindliche Bußgelder bzw. sogar straf- und abgabenrechtliche Konsequenzen zur Folge.

Um sicherzustellen, dass der Mindestlohn für jede Arbeitsstunde bezahlt wird, besteht in bestimmten Branchen die Pflicht, die Arbeitszeiten zu notieren (Dokumentationspflicht).

Diese Dokumentationspflicht gilt generell nur für geringfügig Beschäftigte (Ausnahme: Minijobber im privaten Bereich) und die im Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz genannten Wirtschaftsbereiche, in denen eine besondere Missbrauchsgefahr besteht. Dazu gehören z.B. das Baugewerbe, Gaststätten und Herbergen, Speditions-, Transport und Logistikbereich, Unternehmen der Forstwirtschaft, Gebäudereinigung, Messebau und Fleischwirtschaft. Auch Beschäftigte bei Paketdiensten müssen regelmäßig ihre Arbeitszeit aufzeichnen.

4. Welche Bestimmungen sind die wichtigsten?

Siehe Zusammenfassung auf der Homepage des Bundesarbeits- und Sozialministeriums unter: www.der-mindestlohn-wirkt.de

5. Gab es Änderungen bzw. sind Änderungen absehbar?

Ab 1. Juli 2022 beträgt der Mindestlohn 10,45 Euro. Zum 1. Oktober 2022 wird der Mindestlohn – ausnahmsweise per Gesetz – ein weiteres Mal im Jahr angehoben auf 12 Euro. Danach werden Erhöhungen wieder durch die Mindestlohnkommission erfolgen. So hat gemäß dem geänderten § 9 Abs. 1 die Mindestlohnkommission über eine Anpassung der Höhe des Mindestlohns bis zum 30. Juni 2023 mit Wirkung zum 1. Januar 2024 zu beschließen.

6. Welche anderen Vorschriften sind verwandt?

Arbeitszeitgesetz
Arbeitnehmerentsendegesetz
Tarifvertragsgesetz
Einschlägige Tarifverträge

7. Gelten die Vorschriften nur national oder auch international?

Der Mindestlohn gilt anteilig auch für grenzüberschreitend tätige ausländische Arbeitnehmer/Innen, die in Deutschland tätig sind. Umgekehrt gilt der deutsche Mindestlohn auch beim Auslandseinsatz in Deutschland angestellter Arbeitnehmer/Innen. Unter Umständen gilt für diese ein im betreffenden Ausland bestehender höherer gesetzlicher Mindestlohn.

Erschütterung des Beweiswerts einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung

Kündigt ein Arbeitnehmer sein Arbeitsverhältnis und wird er am Tag der Kündigung arbeitsunfähig krankgeschrieben, kann dies den Beweiswert der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung insbesondere dann erschüttern, wenn die bescheinigte Arbeitsunfähigkeit passgenau die Dauer der Kündigungsfrist umfasst.

Die Klägerin war bei der Beklagten seit Ende August 2018 als kaufmännische Angestellte beschäftigt. Am 8. Februar 2019 kündigte die Klägerin das Arbeitsverhältnis zum 22. Februar 2019 und legte der Beklagten eine auf den 8. Februar 2019 datierte, als Erstbescheinigung gekennzeichnete Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vor. Die Beklagte verweigerte die Entgeltfortzahlung. Der Beweiswert der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung sei erschüttert, weil diese genau die Restlaufzeit des Arbeitsverhältnisses nach der Eigenkündigung der Klägerin abdecke. Die Klägerin hat demgegenüber geltend gemacht, sie sei ordnungsgemäß krankgeschrieben gewesen und habe vor einem Burn-Out gestanden. Die Vorinstanzen haben der auf Entgeltfortzahlung für die Zeit vom 8. Februar bis zum 22. Februar 2019 gerichteten Zahlungsklage stattgegeben.

Die vom Senat nachträglich zugelassene Revision der Beklagten hat Erfolg. Die Klägerin hat die von ihr behauptete Arbeitsunfähigkeit im Streitzeitraum zunächst mit einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung nachgewiesen. Diese ist das gesetzlich vorgesehene Beweismittel. Dessen Beweiswert kann der Arbeitgeber erschüttern, wenn er tatsächliche Umstände darlegt und ggf. beweist, die Anlass zu ernsthaften Zweifeln an der Arbeitsunfähigkeit geben. Gelingt das dem Arbeitgeber, muss der Arbeitnehmer substantiiert darlegen und beweisen, dass er arbeitsunfähig war. Der Beweis kann insbesondere durch Vernehmung des behandelnden Arztes nach entsprechender Befreiung von der Schweigepflicht erfolgen. Nach diesen Grundsätzen hat die Beklagte den Beweiswert der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung erschüttert. Die Koinzidenz zwischen der Kündigung vom 8. Februar zum 22. Februar 2019 und der am 8. Februar bis zum 22. Februar 2019 bescheinigten Arbeitsunfähigkeit begründet einen ernsthaften Zweifel an der bescheinigten Arbeitsunfähigkeit. Die Klägerin ist im Prozess ihrer Darlegungslast zum Bestehen einer Arbeitsunfähigkeit – auch nach Hinweis des Senats – nicht hinreichend konkret nachgekommen. Die Klage war daher abzuweisen.

Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 8. September 2021 – 5 AZR 149/21 – (Pressemitteilung 25/21 BAG vom 08.09.2021, www.bundesarbeitsgericht.de)

2.2 Alkoholabhängigkeit, Weitere

Alkoholismus, Therapie und Rückfall

1. Bei einer Kündigung wegen Alkoholismus sind die Grundsätze der personenbedingten Kündigung maßgeblich.
2. Ein Rückfall führt nicht automatisch zu einer negativen Prognose.

Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 16. September 1999 – 2 AZR 123/99, BIB 2000, 206 = NZA 2000, 141

LAG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 17. August 2009 – 10 Sa 506/09, LAGE Nr. 24 § 1 KschG „Personenbedingte Kündigung“

Erneut hat das LAG dazu entschieden: Keine verhaltensbedingte Kündigung eines alkoholkranken Berufskraftfahrers wegen Unfalls unter Alkoholeinfluss. Eine Kündigung ist dann nur aus krankheitsbedingten Gründen möglich, und zwar dann, wenn der Arbeitgeber vor Gericht nachweisen kann, dass der Arbeitnehmer aufgrund der Alkoholabhängigkeit seinen arbeitsvertraglichen Pflichten auch in Zukunft dauerhaft nicht nachkommen kann.

Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12.08.2014 – 7 Sa 852/14Ber

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 Oberverwaltungsgericht: 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 Stoffes 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 gebotenerer 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 Oberverwaltungsgerichts 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

Stichwortverzeichnis

A

A1-Bescheinigung 466
 Abbiegeassistenten 22
 Abfindung 613
 Ablieferung 231, 238, 650
 Abmahnungen 608
 Abstandsunterschreitung 627
 Abwicklungsvertrag 613
 ADSp 2017 229
 AETR 412, 421
 Alkoholabhängigkeit 606
 Allgemeine Geschäftsbedingungen 649
 – für Kurier-, Express- und Postdienste 279
 Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) 478
 Analoger Fahrtenschreiber 343
 Andere Arbeiten 321
 Änderungskündigung 612
 Anordnung einer Unterbrechung 375
 An- und Abfahrtzeiten 373
 Anwesenheitsprämie 595
 Arbeit auf Abruf 460
 Arbeitnehmerüberlassung 464
 Arbeitsplatzteilung 460
 Arbeitsunfähigkeit 605
 Arbeitsvertrag 484
 – befristeter 461
 Arbeitszeit 439
 – Beschäftigung im Straßenverkehr 453
 – Nachweise nach dem ArbZG 451
 – selbständige Kraftfahrer 439
 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) 443
 Arbeitszeit- und Sozialvorschriften 308
 Aufhebungsvertrag 613
 Aufsichtsbehörde
 – nach ArbZG 451
 Auftraggeber
 – Haftung 245
 – Pflichten 233
 Aufwendungs- und Freistellungsansprüche 239
 Aufzeichnung der Lenkzeiten 376

Aufzeichnungspflicht 440
 Ausgleichsklauseln 612
 Aushänge, gesetzlich vorgeschriebene 476
 Autonome Fahrzeuge 29

B

Beförderungs- und Ablieferungshindernisse 209
 Beförderungsvertrag
 – Abschluss und Ausführung 264
 – anzuwendendes Recht 564
 Begleitpapiere 207
 Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung (BKV) 496
 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) 500
 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) 525
 Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) 167
 Beschäftigtendatenschutz 47
 Beschäftigungsverordnung 555
 Bestandsschutz 642
 Betriebliches Eingliederungsmanagement 603
 Binnenmarktinformationssystem 45
 Bonner Palettentausch 258
 Bundesamt für Güterverkehr 74
 Bundesurlaubsgesetz (BUrIG) 493
 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) 484
 Bußgelder 56
 Bußgeldvorschriften
 – nach FPersG 395
 – nach GüKG 83
 – nach KrArbZG 440

C

Clarification Note 7 386
 CMR 262
 – Anwendbarkeit 647
 – besondere Gefährdung 659
 – Leichtfertigkeit 647
 – Vertragsparteien 278
 Compliance 245