

KONTROLLPRAXIS

Ihr regelmäßiger Ratgeber zu allen wichtigen
Kontrollthemen im Bereich Transport und Logistik



Interaktives PDF:
Klick auf die
Kacheln führt
zum Kapitel

» **Compliance leicht gemacht ...**
... mit dem DLK Smart Download Key von VDO

ANZEIGE

» **Der DTCO 4.1 ist da!**
Die neue Ära des intelligenten Tachographen

ANZEIGE

?! **Branchen-FAQ „Zeit“**
Fahrer fragen, wir antworten: Die häufigsten Fragen rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! **FAQ „Auf der Straße“**
Fragen & Antworten zu Rettungsgasse und Stau, Unfallzeugen, Blaulicht, Tempo und Blitzer-App

?! **FAQ „Führerschein“**
Führerscheinentzug, Fahreignung und Fahrverbot – Antworten auf dringliche Fragen

§ **Pause oder Fahrtunterbrechung**
Ein Praxisbeispiel zu Begrifflichkeiten und Rechtsgrundlagen

§ **Verfolgung von Verkehrsverstößen**
Erkenntnisse des 61. Verkehrsgerichtstags in Goslar

§ **Änderungen bei der Ladungssicherung**
Die wichtigsten Neuerungen zusammengefasst

§ **Was gilt bei Nachtarbeit?**
Regelungen und Tipps für Arbeitnehmer und -geber

§ **Neue Mindestlohn-Richtlinie der EU**
Was könnte sich in Deutschland ändern?

Kompakter Ratgeber

Wichtige Neuerungen und Themen für Speditionen und Berufskraftfahrer sowie Antworten auf die häufigsten Fragen haben wir wie gewohnt im KONTROLL-PRAXIS-Booklet für Sie zusammengestellt. Ein Schwerpunkt liegt dieses Jahr auf EU-weiten Standards: Vom Grundgedanken her war das von der EU initiierte Mobilitätspaket gut – faire Regulierungen für Kabotage, Rückkehrpflicht für Fahrer, damit die öfter zu Hause sind, und noch einiges mehr. Auch die Möglichkeit, eine Stunde mehr fahren zu dürfen, um nach Hause zu kommen – gute Idee. Jetzt müsste man nur noch entsprechend kontrollieren und Verstöße ahnden. Vor allem aber brauchen wir EU-weite Standards. Wie uns Fahrer und Unternehmer sagen, gibt's die nicht. Die scheint man jetzt bei der Verfolgung von Verstößen zu wollen. Wir haben uns des Themas an- und die Diskussionen anlässlich des Verkehrsgerichtstags in Goslar aufgenommen. Viel Spaß beim Lesen dieses Artikels und aller anderen Themen im Booklet wünscht ...

**Gerhard Grünig,
Chefredakteur
VerkehrsRundschau
und TRUCKER**



In Zusammenarbeit mit www.eu-bkf.de
und www.heinrich-vogel-shop.de

Impressum: Verlag Heinrich Vogel, TECVIA GmbH,
Aschauer Straße 30, 81549 München,
089/20 30 43 - 0 | Geschäftsführer: Peter Lehnert
Vertriebsservice 089/20 30 43-11 00,
vertriebsservice@tecvia.com
Redaktion: Gerhard Grünig (V. i. S. d. P.)
Mit Beiträgen aus den Fachmagazinen
www.verkehrsrundschau.de und
www.trucker.de



Compliance leicht gemacht

SMART UND LEISTUNGSFÄHIG Der neue VDO DLK Smart Download Key wird ab Ende 2023 erhältlich sein und Flottenmanagerinnen und -managern noch mehr Effizienz und Komfort bei ihren Compliance-Aufgaben bieten.

Passend zur zweiten Generation des intelligenten Tachographen DTCO 4.1 bringt Continental (parallel zum DLK Pro Download Key S) ein neues Kombinationsgerät auf den Markt: Mit dem VDO DLK Smart Download Key können Flottenmanagerinnen und -manager ihre Compliance-Aufgaben noch effizienter und komfortabler abwickeln. Das praktische Kombinationsgerät wird ab Ende des Jahres 2023 erhältlich sein. „Der DLK Smart Download Key ist ein wichtiger Bestandteil im Ökosystem unseres intelligenten Tachographen“, sagt Edmund Mattes, Produktmanager bei Continental. „Die neue Premiumversion ist die logische Weiterentwicklung unserer Serie von Download Keys für digitale Tachog-

graphen und der nächste Schritt in die Zukunft des digitalen Flottenmanagements.“

Neue Schnittstelle für einfacheren Datentransfer

Neben den bewährten 6-Pin- und USB-Schnittstellen verfügt der DLK Smart Download Key nun auch über eine Bluetooth-Schnittstelle (Bluetooth Low Energy Standard). So lassen sich die aus dem Massenspeicher des Tachographen heruntergeladenen Daten an die App-Version der Flottenmanagement-Plattform VDO Fleet übertragen. Von dort können die Daten an das Online-Portal von VDO Fleet weitergeleitet werden. Optional geht das sogar automatisch durch

© Continental

Schlanker und schlauer: Der neue DLK Smart Download Key von VDO kommt Ende 2023 auf den Markt.

einfaches Einstecken des DLK Smart Download Key in den Computer im Flottenbüro via USB-Schnittstelle.

Mehr Leistung, weniger Gewicht, größerer Bildschirm

Obwohl der Grund für die Neuauflage war, mit der Entwicklung bei den intelligenten Tachographen Schritt zu halten, hat Continental für die neue Generation auch einige Verbesserungen vorgenommen, die davon unabhängig sind. Das TFT-Touch-Display etwa ist mit 2,4 Zoll größer als bei der Vorgängerversion. Trotzdem ist das Gerät schlanker und leichter, passt damit besser in die Hosen- oder Jackentasche. Zudem wurden sowohl die Features für Software bzw. Firmware als auch die Graphical User Interfaces nochmals verbessert. Letzteres bedeutet, dass die Benutzerführung und die grafischen Darstellungen voll vom neuen, übersichtlichen Design der VDO Fleet Programme profitieren.



„Der DLK Smart Download Key ist der nächste Schritt in die Zukunft des digitalen Flottenmanagements.“

Edmund Mattes,
Produktmanager bei Continental

Kompatibilität sichergestellt

Der neue DLK Smart Download Key ist kompatibel mit allen digitalen und intelligenten Tachographen (Version 1 und 2). Die bisher aktuelle Version DLK Pro Download Key S ist noch für einige Zeit weiter erhältlich.

Mehr Leistung: Mit dem neuen DLK Smart Download Key lassen sich Daten von digitalen Tachographen und Fahrerkarten nun noch effizienter auslesen, speichern und archivieren.



» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von **VDO**

LINK TIPPS

Lesen Sie hier mehr zum aktuellen DLK Pro Download Key S:
www.fleet.vdo.de/produkte/dlk-pro-download-key-s/

Nicht vergessen: Bis August 2025 müssen Bestandsfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen, die international eingesetzt werden, mit dem intelligenten Tachographen der zweiten Version ausgestattet sein.



Der DTCO 4.1 ist da!

NEUE FUNKTIONEN, ZUVERLÄSSIGE DATEN Das Jahr 2023 steht ganz im Zeichen des Fahrtenschreibers. Die ersten Neufahrzeuge rollen mit dem intelligenten Tachographen der zweiten Version vom Band und läuten damit eine neue Ära des Fahrtenschreibers ein.

Bessere Arbeitsbedingungen, gleiche Wettbewerbsbedingungen und mehr Sicherheit im Straßenverkehr – das sind die Ziele des EU-Mobilitätspakets 1, dessen Regelungen bereits seit 2019 sukzessive umgesetzt werden. Neben Veränderungen beim Thema Ruhezeit betrifft dies vor allem die Pflichten zum Nachweis von Kabotagefahrten und der Entsendung von Fahrpersonal. Um dies kontrollieren und durchsetzen zu können, kommt seit 2023 der neue intelligente VDO-Tachograph der zweiten Version zum Einsatz. „Wir freuen uns sehr, dass unser DTCO 4.1 pünktlich zum angepeilten Marktstart als erstes Gerät sämtliche nötigen Sicherheitszertifizierungen und die Typenzulassung des Kraftfahrtbundesamtes erhalten hat“, sagt Dirk Gandras, der bei Continental die Entwicklung von Tachographen leitet.

Neue Funktionen für mehr Sicherheit

Der DTCO 4.1 bringt neue und teilweise veränderte Funktionen mit sich und liefert zuverlässige Daten für effizientere Kontrollen im internationalen Güterverkehr:

- Für die **verbesserte Dokumentation** von Kabotagefahrten und Fahrerentsendungen werden die Fahrzeugposition und Grenzübertritte über ein **GNSS-Modul** (Globales Navigationssatellitensystem) automatisch erkannt und im Massenspeicher erfasst.
- Eine **Bluetooth-Schnittstelle** sorgt für mehr **Konnektivität**, sodass das Auslesen und Steuern des Tachographen über externe Geräte wie Smartphones problemlos möglich ist. Dafür steht Fahrern beispielsweise die VDO Fleet App zur Verfügung.

© Continental

- Bereits aus dem Vorgängermodell bekannt ist die **ITS-Schnittstelle** (Intelligent Transportation Systems), die für die neue Version der Fahrtenschreiber nun verpflichtend ist und mit der künftig **viele weitere Funktionen** möglich werden.
- Zudem ist der DTCO 4.1 schon heute geeignet für die **neuen Fahrerkarten** mit ihrer von 28 auf 56 Tage **erweiterten Speicherkapazität**, die Ende 2024 verpflichtend wird.

Mehr Transparenz und neue datenbasierte Services

Dank der Fähigkeit des Tachographen, vertrauenswürdige, sichere und eindeutig zuzuordnende Daten zu erstellen, ermöglicht er künftig weitere datenbasierte Services, die den Betreibern von Nutzfahrzeugflotten die Arbeit erleichtern. Ein Beispiel hierfür ist die Integration von Maut-Serviceleistungen, die sogenannte Tachographenmaut, die Continental ab 2024 gemeinsam mit verschiedenen Mautdienstleistern anbieten wird. Die dafür nötige Konnektivität in die Continental Cloud wird durch die Plug-and-play-Lö-



Mehr Infos gibt es via Scan des QR-Codes oder auf: www.fleet.vdo.de/produkte/dtco-4-1/

GNSS Galileo (OSNMA ready)

Bluetooth

Software- und Karten-Updates

Zusätzliche Services für Maut und Compliance

DTCO 4.1
Smart Tachograph
Version 2

Neue Funktionen für die Kalibrierung im VDO Workshop-Tab

VDO Link

Diagnose- und Fern-HMI

Neue Generation Tachographenkarten

sung VDO Link bereitgestellt. „Wir wollen diese Servicelandschaft für Flotten und Fahrpersonal kontinuierlich weiter ausbauen“, sagt Dirk Gandras über die Zukunft des Tachographen.

Umrüsten – aber wann?

In den kommenden Jahren wird der intelligente Tachograph der zweiten Version verpflichtend für immer mehr Fahrzeugkategorien. Zum Start am 21. August 2023 waren die neu zugelassenen Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht an der Reihe. Bis August 2025 folgen Bestandsfahrzeuge, die international eingesetzt werden. Neu ist, dass Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen, die grenzüberschreitend fahren, ab Juli 2026 einen Tacho-

„Wir wollen die Servicelandschaft für Flotten und Fahrpersonal kontinuierlich weiter ausbauen.“

*Dirk Gandras,
Leitender Entwickler Tachographen bei Continental*

graphen benötigen. „Um Ausfallzeiten durch zusätzliche Werkstattaufenthalte zu vermeiden, empfehlen wir, sich frühzeitig um die Umrüstung zu kümmern und sie etwa im Zuge der vorgeschriebenen Tachographenprüfung durchzuführen“, sagt Dirk Gandras. „So können auch Bestandsflotten schon heute von den neuen Funktionen des DTCO 4.1 profitieren.“

Mehr Effizienz: Für Flottenbetreiber und Fahrpersonal bietet der intelligente Tachograph DTCO in der Version 4.1 einige neue und veränderte Funktionen.



» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von **VDO**

LINK TIPP

Obligatorisch und nützlich: Der intelligente Tachograph DTCO 4.1 – jetzt mehr erfahren:
www.fleet.vdo.de/produkte/dtco-4-1/

Wir haben die Antwort auf Ihre Fragen



FAQ Ob Pausenregelung, Führerscheinenzug oder Verhalten als Unfallzeuge, im Stau, bei der Rettungsgasse – die häufigsten Fragen aus der Branche haben die Fachredaktionen Trucker und VerkehrsRundschau hier zusammengestellt und beantwortet.

Pause während Bereitschaft

» Wir haben beim Kunden oft Wartezeiten, deren Dauer uns auch im Voraus bekannt ist. Deshalb stellen wir dann den Fahrtenstreiber auf Bereitschaftszeit. Jetzt meine ein Kollege, wir müssten trotzdem immer noch eine Pause einlegen. Stimmt das?

Ihr Kollege hat generell recht. Die Bereitschaftszeit ist im Normalfall keine Pause und auch keine Fahrtunterbrechung. Anders ist das aber in einer Zwei-Fahrer-Besetzung: Hier gilt die Zeit auf dem Beifahrersitz als Pause (nach dem Arbeitszeitgesetz). Und sie gilt auch als Unterbrechung (nach den Sozialvorschriften) der Fahrt oder wie hier der Bereitschaftszeit. In Ihrem Fall im Zweier-

team müssen Sie diese Fahrtunterbrechungen und Pausen nach dem Arbeitszeitgesetz im Fahrtenstreiber extra eingeben und ihn auf Ruhezeit stellen. Fahrtenstreiber akzeptieren zwar eine Bereitschaftszeit als Fahrtunterbrechung, dies stellt aber keinen Anspruch auf Gesetzmäßigkeit dar. Bei VDO-Fahrtenstreibern kann man das ab der Version 3.0 mithilfe der Unternehmerkarte, der App und des Smart-Links so einstellen, dass das Gerät die Bereitschaftszeit nicht mehr als Fahrtunterbrechung anerkennt. Bei Stoneridge geht es mit der Unternehmerkarte ab der Version 7.5.

Ruhezeit auf der Fähre

» Ich fahre regelmäßig nach England und nutze dafür die Fährverbindung von Calais nach Dover. Kann ich diese Überfahrt mit meiner täglichen Ruhezeit verbinden?

Es gibt eine Fährregelung, aber sie schreibt folgende Bedingungen vor: Die regelmäßige tägliche oder wöchentliche Ruhezeit darf nur zwei Mal durch sonstige Tätigkeiten (zum Beispiel Lenkzeit/Arbeitszeit) unterbrochen werden. Beide Unterbrechungen dürfen nicht mehr als eine Stunde insgesamt überschreiten. Eine weitere Voraussetzung ist allerdings, dass dem Fahrer eine Schlafkabine, eine Schlafkoje oder ein Liegeplatz zur Verfügung gestellt wird. Auf Ihrer Fährverbindung haben Sie darauf aber keinen Anspruch. Deshalb können Sie die Vergünstigungen der Fährregelung nicht in Anspruch nehmen.

Berufsschulzeit nachtragen

» Ich bin in der Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Wie muss ich meine Berufsschulwoche im Fahrtenstreiber nachtragen – als Arbeitszeit oder Ruhezeit? Die Zeit der Berufsschule ist als Arbeitszeit nachzutragen. Allerdings mit genauen Zeitangaben und für jeden einzelnen Tag. Was bei Fahrtenstreibern von VDO nicht möglich und bei solchen von Stoneridge sehr aufwendig ist. Daher muss der Arbeitgeber eine Bescheinigung für diese Woche über sonstige Tätigkeiten ausstellen. Sie geht in der Regel von 00.00 bis 24.00 Uhr der entsprechenden Tage. Als Nachtrag wird Ruhezeit eingetragen. Und zwar von Entnahme der Karte bis Beginn der Bescheinigung und vom Ende der Bescheinigung bis zum Stecken der Karte.

Urlaubsbescheinigung

» Unser Disponent will bei Urlaub oder Krankheit keine Bescheinigung mehr ausstellen. Wie sollen wir dann bei einer Kontrolle unsere Zeiten nachweisen? Seit Juni 2020 ist international geregelt, dass Erholungsurlaub und krankheitsbedingte Fehltage unter dem Symbol „Bett“, also als Ruhezeit, im Fahrtenstreiber nachgetragen werden. Als Nachweis der letzten 28 Kalendertage wird der manuelle Nachtrag gefordert. Erst wenn dieser zu aufwendig wird oder aus technischen Gründen nicht möglich ist, werden diese Zeiten mittels einer Bescheinigung nachgewiesen.

Verlängerte Wochenruhezeit

» Stimmt es, dass ein neues Urteil des EuGH besagt, dass vor einer wöchentlichen Ruhezeit eine tägliche Ruhezeit eingelegt werden muss? Haben wir also in Zukunft statt der 45 Stunden wöchentlicher Ruhezeit mindestens 56 Stunden stehen zu bleiben? Sie sprechen hier ein aktuelles Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 2. März 2023 an (Aktenzeichen: Rs. C-477/21). In diesem Verfahren ging es darum, dass einem Arbeitnehmer der ungarischen Eisenbahngesellschaft vor seiner wöchentlichen Ruhezeit eine tägliche Ruhezeit zusteht. Dabei ging es rein um arbeitsrechtliche



Bereitschaftszeit als Pause: Außer bei einer Zwei-Fahrer-Besetzung ist die Bereitschaftszeit im Normalfall keine Pause und auch keine Fahrtunterbrechung.

Bestimmungen. Die in Deutschland gültige und von Ihnen angesprochene wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden entstammt aber der VO 561/2006 und hat mit dem Thema Arbeitszeit nichts zu tun. Nach dem in Deutschland gültigen Arbeitszeitgesetz steht einem Arbeitnehmer nach § 9 ArbZG eine 24-stündige Ruhezeit an Sonn- und Feiertagen zu. Hiervon gibt es allerdings wieder Ausnahmen. Nach dem oben genannten Urteil des EuGH muss diese 24-stündige Mindestruhezeit zuzüglich einer elfstündigen Tagesruhezeit, insgesamt also 35 Stunden, innerhalb eines Zeitraums von sieben Tagen gewährt werden. Somit entspricht das Urteil der bereits in Deutschland geltenden Rechtslage.

Die Woche zum Sonntagabend

» Zweimal pro Woche darf die Lenkzeit auf zehn Stunden ausgeweitet werden. Wenn ich am Sonntagabend um 22.00 Uhr losfahre, zu welcher Woche wird mein „Zehner“ dann gezählt? In diesem Fall bezieht sich die Verlängerung der täglichen Lenkzeit auf das Ende der Lenkdauer und fällt somit in die neue Woche. Die Woche ist klar definiert von Montag 00.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr Ortszeit. Auch wenn Sie am Sonntagabend schon losfahren, fällt die verlängerte Tageslenkzeit in die neue Woche.



KLICK AUF DIE KACHEL

» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK TIPP

VDO

Ratgeber-Portal: Finden Sie hier in Leitfäden kompakte Infos zum Download ...

www.fleet.vdo.de/support/ratgeber-portal



© AdobeStock.com/canaran



Rettungsgasse – so geht's richtig:
Eine Rettungsgasse muss auch dann gebildet werden, wenn das Hindernis schon sichtbar ist und das Weiterfahren nur wenige Minuten behindert wird.

Rettungsgasse

» Auf der Autobahn bremsten alle Fahrzeuge vor mir abrupt ab, weil kurz vor uns auf dem linken Fahrstreifen ein Kollege liegen geblieben war. Nicht mal drei Minuten später waren alle an ihm vorbeigefahren und wir hatten wieder freie Fahrt. Da rief mir ein Autofahrer zu, ich hätte nicht weiterfahren dürfen, sondern trotz des nur kurzen Abbremsens eine Rettungsgasse bilden müssen. Stimmt das?

Sobald Fahrzeuge auf Autobahnen sowie auf Straßen außerorts mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, müssen diese Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen eine freie Gasse bilden. Und zwar zwischen dem äußersten linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung. So steht es im Gesetz. Das gilt auch dann, wenn Sie das Hindernis schon sehen können und das Weiterfahren nur wenige Minuten behindert ist.

Zu hohes Tempo

» Ich wurde von der Polizei angehalten und mein Fahrtenschreiber wurde ausgelesen. Zum Glück waren meine Lenkzeiten in Ordnung. Aber der Polizist meinte, ich solle in Zukunft langsamer fahren, da dies sonst teuer werden könne. Auf der Autobahn fahre ich, wie die meisten, immer 89 km/h. Das ist doch noch in der Toleranz?

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h! Auch wenn Ihnen der Verstoß nur ge-

ringfügig vorkommt: Mehr ist nicht erlaubt. Beim Auslesen des Fahrtenschreibers muss von der aufgezeichneten Geschwindigkeit eine Toleranz von sechs km/h abgezogen werden. Mit Tempo 89 km/h wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten. Ist dies länger als fünf Minuten der Fall oder sind es mehr als zwei Übertretungen nach Fahrtantritt, werden jeweils 140 Euro und ein Punkt in Flensburg fällig (bis zu 15 km/h).

Blitzer-App beim Beifahrer

» Ich weiß, dass ich als Fahrer eines Kfz keine sogenannte Blitzer-App nutzen darf. Aber wie sieht's mit meinem Beifahrer aus?

Beim Führen eines Kfz eine Blitzer-Warn-App zu nutzen, ist verboten (§ 23 Abs. 1c StVO). Dabei spielt es keine Rolle, ob die App auf dem eigenen oder dem Endgerät eines Fahrzeuginsassen genutzt wird, stellte jetzt das Oberlandesgericht Karlsruhe klar. Ein 64-Jähriger war mit stark überhöhter Geschwindigkeit durch Heidelberg gefahren. Als er von Polizeibeamten wegen seines auffälligen Fahrverhaltens kontrolliert wurde, schob er das auf der Mittelkonsole abgelegte Smartphone seiner Beifahrerin zur Seite. Daraus schloss das Amtsgericht Heidelberg, dass ihm bekannt war, dass eine „Blitzer-App“ in Betrieb war und er die Funktion nutzte. Bei der ihm deshalb auferlegten Geldbuße in Höhe von 100 Euro, die er zunächst nicht zahlen wollte, blieb es.

Bei Blaulicht anhalten

» Muss ich sofort anhalten oder die Straße frei machen, wenn von hinten ein Fahrzeug mit Martinshorn und Blaulicht kommt?

Als Verkehrsteilnehmer muss man für freie Bahn sorgen, wenn sich Fahrzeuge mit Blaulicht und Martinshorn nähern. So steht es in § 38 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Wer das unterlässt, muss zwischen 240 und 320 Euro Bußgeld bezahlen, zudem gibt es Punkte und gegebenenfalls Fahrverbot. Aber: Sicherheit geht vor. Deshalb muss man sich zunächst einmal vergewissern, aus welcher Richtung das Einsatzfahrzeug kommt, und man muss besonders auf die anderen Fahrzeuge achten, die in einer solchen Situation oftmals unerwartet bremsen oder abbiegen. Hat man erkannt, wie das Einsatzfahrzeug fahren wird, kann man reagieren. Durch Abbremsen, rechts oder links Ranfahren oder indem man durch versetztes Fahren eine Lücke im Verkehr schafft.

Im Stau aussteigen

» Neulich stand ich wieder einmal über eine Stunde lang im Stau. Es ging einfach gar nichts mehr. Mehrere Kollegen sind ausgestiegen, rauchten eine oder vertraten sich die Beine. Ist das erlaubt?

Nein, auch bei längerem Stillstand ist das Aussteigen gänzlich verboten. Auch wenn es nachvollziehbar ist, dass man aus dem Fahrzeug rauswill, vor allem bei Hitze. Die Straßenverkehrsordnung (§ 18 Abs. 9 Satz 1) besagt aber: Zu Fuß Gehende dürfen Autobahnen nicht betreten. Kraftfahrstraßen dürfen sie nur an Kreuzungen, Einmündungen oder sonstigen dafür vorgesehenen Stellen überschreiten; sonst ist jedes Betreten verboten. Nur im Notfall, etwa bei einem Unfall, darf man aussteigen.

Verhalten als Unfallzeuge

» Ich stand während einer Frühstückspause auf dem Rastplatz. Direkt vor mir parkte ein Kollege rückwärts aus. Dann krachte er in ein Wohnmobil, das stand da völlig bescheuert direkt hinter ihm.

Ich habe alles genau gesehen. Muss ich in so einer Situation auch warten, bis die Polizei kommt?

Sie müssen nicht warten. Als Unfallzeuge sind Sie nicht Unfallbeteiligter. Darum können Sie sich nicht wegen Fahrerflucht strafbar machen. Als Zeuge muss man auch nicht auf die Polizei warten, um sich zur Verfügung zu stellen. Man muss sich auch nicht später melden oder seine Adresse hinterlassen. In Betracht kommt höchstens eine Strafbarkeit wegen unterlassener Hilfeleistung. Danach macht sich derjenige strafbar, der in einem Notfall nicht Hilfe leistet, obwohl dies erforderlich und für ihn auch zumutbar gewesen



Keine Toleranz: Wer länger als fünf Minuten mit 89 statt der erlaubten 80 km/h fährt oder mehr als zwei Übertretungen nach Fahrtantritt hat, muss mit jeweils 140 Euro und einem Punkt in Flensburg rechnen.

wäre. Als Zeuge empfiehlt es sich dennoch, sich zu melden. Für die Beteiligten, hier Ihren Kollegen, ist der Zeuge ein wichtiges Beweismittel. Ihre Aussage kann darüber entscheiden, wer von wem Schadenersatz einfordern kann und in welcher Höhe. Da die Angaben eines Zeugen vor Gericht nicht selten schwammig sind und der Unfall lange zurückliegt, sollte man sich Notizen machen. So werden Dinge nicht verwechselt oder durcheinandergebracht. Wichtig: Als Zeuge kann man vom Gericht oder vom Staatsanwalt vorgeladen werden. Dann muss man erscheinen und wahrheitsgemäß und umfassend aussagen. Wer als Zeuge bewusst falsche Angaben macht, wird wegen Falschaussage bestraft.

» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von **VDO**

LINK TIPPS

Was sind die wichtigsten rechtlichen Compliance-Änderungen 2023? Jetzt lesen: www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/compliance-2023



Albtraum Führerscheinentzug: Gegen die vorläufige Entziehung des Führerscheins kann man Einspruch einlegen und im Wege eines Eilverfahrens die vorläufige Entziehung aufheben lassen. Das ist gerade bei Berufskraftfahrern in der Regel erfolgreich.

Führerscheinentzug und Strafbefehl

» Mir wurde letztes Jahr im November die Fahrerlaubnis vorübergehend entzogen, und zwar wegen „Fahrerflucht“. Ich soll einen Pkw angefahren haben. Jetzt habe ich einen Strafbefehl bekommen. Ich soll 1.800 Euro zahlen und für weitere fünf Monate den Führerschein abgeben. Ohne Verhandlung! Ist das denn rechtens?

Direkt nach einer (schlimmen) „Tat“ kann die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen werden. Was in der Regel nur bei heftigen und ziemlich klar belegten Vorfällen gemacht wird. Dies gilt dann bis zur Hauptverhandlung. Gegen die vorläufige Entziehung kann man Einspruch einlegen und im Wege eines Eilverfahrens die vorläufige Entziehung aufheben lassen. Das ist gerade bei Berufskraftfahrern in der Regel erfolgreich. Irgendwann später kommt dann die „Hauptverhandlung“. Die kann auch schriftlich erfolgen. Dann heißt sie „Strafbefehlsverfahren“. Man bekommt das Urteil/den Strafbefehl zugeschickt und kann sich überlegen, ob man die Entscheidung akzeptiert oder dagegen angeht. Ist man mit dem Urteil/Strafbefehl nicht einverstanden, kann man innerhalb von zwei Wochen Einspruch einlegen. Dann folgt eine mündliche Verhandlung. Hier können dann Zeugen vernommen werden, man kann nochmals auf berufliche negative Folgen hinweisen oder auch – wenn die Strafe möglicherweise noch höher ausfallen könnte – den Einspruch zurücknehmen. Die Dauer des Führerscheinentzugs ist ebenfalls Bestandteil des Urteils/Strafbefehls. Die Monate der vorläufigen Entziehung werden angerechnet.



Neues bei der Untersuchung zur Fahreignung

» Bei mir steht die Verlängerung der Fahrerlaubnis an. Stimmt es, dass anders als bisher der Arzt keine Empfehlung mehr zur Fahreignung abgibt?

Im Prinzip ja. Nun beurteilt die Führerscheinbehörde. Bei der bisher alle fünf Jahre anstehenden ärztlichen Untersuchung der Fahreignung nach der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) geht es zum einen um körperliche Erkrankungen, die Auswirkungen auf das Führen eines Fahrzeugs haben können (z. B. Herz-Kreislauf-Störungen). Der Arzt führt dabei einen sogenannten Screening-Test durch. Zum anderen erfolgt ein Sehtest. Die Ergebnisse trägt der Arzt in eine durch die Verordnung vorgegebene Bescheinigung ein. Für den Sehtest ist dies in Anlage 6 zur FeV geregelt, für die körperliche Untersuchung in Anlage 5. Bis Ende September 2022 war das Prozedere beim Screening-Test, dass der Arzt in der Bescheinigung eine Empfehlung zur Fahrtauglichkeit aussprach, gegebenenfalls auch für das weitere Vorgehen – etwa das Einholen eines ärztlichen Gutachtens. Aber das hat sich aufgrund einer Gesetzesreform der FeV seitdem geändert. Damit einher ging nämlich eine neue Anlage 5 mit neu gefasster Muster-Bescheinigung: Ärzte dürfen im Rahmen des Screenings nun nur noch ihre konkreten medizinischen Befunde möglichst genau aufzuführen, wenn sie Anzeichen für eine Erkrankung finden, die „eine Eignung oder bedingte Eignung“

ausschließen können. So steht es im Muster. Sie geben also keine Empfehlung mehr ab. Stattdessen ist es nun an der Fahrerlaubnisbehörde, anhand der Befunde zu beurteilen, ob eine Fahreignung gegeben ist oder nicht – oder ob sie für die Beurteilung weitere Maßnahmen wie ein medizinisches Gutachten für erforderlich hält. Zum Beispiel schließt der Befund „mittelschwere obstruktive Schlafapnoe“, „ohne messbare Tagesschläfrigkeit“ und „unter geeigneter Therapie“ nach Anlage 4 FeV die Fahreignung nicht aus, bei Lkw-Fahrern ist aber dann schon nach spätestens einem statt nach fünf Jahren eine Kontrolluntersuchung fällig. Gegebenenfalls ist bei einem solchen Befund auch das Gutachten eines Arztes nötig. Was heißt



Fahreignung: Nun beurteilt die Fahrerlaubnisbehörde anhand der ärztlichen Befunde, ob eine Fahreignung gegeben ist oder nicht.

das nun? Die bis 30. September 2022 ausgestellten Bescheinigungen behalten bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer weiter ihre Gültigkeit – eine Bescheinigung darf bei Antragstellung nicht älter als ein Jahr sein. Wer im üblichen Fünf-Jahres-Rhythmus zur nächsten ärztlichen Untersuchung muss, der bekommt eine Bescheinigung nach neuem Muster: im Fall von Erkrankungen ohne Empfehlungen. Hier muss nun die Fahrerlaubnisbehörde anhand der Befunde unter anderem beurteilen, ob

der Fahrer seinen Führerschein behält. Auch welche Befristungen sie gegebenenfalls verhängt, liegt im Ermessen der Führerscheinbehörde. Ohne die Bescheinigungen zum Screening- und Sehtest kann der Fahrer seinen Führerschein nicht verlängern lassen. Der Antrag mit allen Unterlagen kann bei der jeweils zuständigen Behörde oder, falls vorhanden, der Führerscheinstelle der Gemeinde frühestens sechs Monate vor Ablauf der Geltungsdauer gestellt werden.

Stapler trotz Fahrverbot

» Leider muss ich für vier Wochen meinen Führerschein abgeben, da ich ein Fahrverbot bekommen habe. Mein Chef ist so nett und erlaubt, dass ich in diesen vier Wochen im Lager arbeiten darf. Wir fahren mit dem Stapler aber auch teilweise auf öffentlichen Straßen. Darf ich das trotz Fahrverbot? Unproblematisch ist es, solange Sie nicht auf öffentlichen Straßen fahren. Im anderen Fall: Als öffentlich gelten Verkehrsflächen, die von jedermann benutzt werden können. Dazu zählen auch Firmenparkplätze, wenn sie von jedermann befahren werden können, und das gesamte Betriebsgelände, wenn keine Zugangskontrolle stattfindet. Findet die Fahrt, auch wenn sie nur kurz ist, auf öffentlichen Verkehrswegen statt, ist dennoch nicht in allen Fällen ein Führerschein erforderlich: Bei einem Fahrzeug mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h und ohne Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts ist keine Fahrerlaubnis notwendig. Bei Gabelstaplern bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h ist unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht die Führerscheinklasse L erforderlich. Ab einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h wird eine in Bezug auf das zulässige Gesamtgewicht erforderliche Führerscheinklasse B oder höher benötigt. Sie dürfen also ab der Abgabe Ihres Führerscheins nur noch Gabelstapler im abgegrenzten innerbetrieblichen Verkehr bewegen oder, wenn Sie auf öffentlichem Verkehrsgrund unterwegs sind, nur noch einen Stapler mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h fahren.

» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von **VDO**

LINK TIPP

Neues, Nützliches und Interessantes für die Branche gibt es im VDO Magazin ...
www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/


Gar nicht so einfach:

Wann ist eine Pause einzulegen, wann eine Fahrtunterbrechung und ist die Pause zugleich Fahrtunterbrechung und umgekehrt?

Pause oder Fahrtunterbrechung?

PRAXISBEISPIEL Die Frage nach der „Pause“ und der „Fahrtunterbrechung“ sowie deren jeweilige Dauer sind Klassiker in der BKF-Aus- und Weiterbildung und fester Bestandteil in jedem Seminar. Dabei geht es um Begrifflichkeiten und Rechtsgrundlagen.

Wann spätestens ist eine Pause einzulegen, wann eine Fahrtunterbrechung und ist die Pause zugleich Fahrtunterbrechung und umgekehrt? Entfacht werden die Diskussionen meist an konkreten Beispielen aus der Praxis: etwa, wenn der Fahrer morgens drei Stunden im Lager, in der Werkstatt oder im Büro gearbeitet hat. Nach besagten drei Stunden Arbeitszeit muss er einen Lkw oder Bus übernehmen, also ein aufzeichnungspflichtiges Fahrzeug. Natürlich hat der Fahrer die vorangegangene Arbeitszeit im Rahmen seines Nachtrags manuell auf der Fahrerkarte einzutragen. Trotzdem bleibt die Frage: **Wie lange darf der Fahrer im oben genannten Beispiel fahren, bis er eine Pause einlegen muss?** 3 Stunden, 4,5 Stunden oder nur 1,5 Stunden? Antwort Nummer drei hat in der Regel die 4,5 Stunden im Blick, die in der Lenk- und Ruhezeitenverordnung festgelegt sind. Artikel 7 der Verordnung (EG) 561/2006 sagt dazu Folgendes: „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.“ Also vielleicht doch die 4,5 Stunden bis zur Pause? Gemäß vorgenanntem Artikel 7 wäre dies die korrekte Antwort.

Allerdings gibt es nicht nur die Lenk- und Ruhezeitenverordnung, sondern auch noch das Arbeitszeitgesetz. Und dieses besagt in § 4 (Ruhepausen) Folgendes: „Die Arbeit ist durch im Voraus feststehende Ruhepausen von mindestens 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden und 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden insgesamt zu unterbre-

chen. Die Ruhepausen nach Satz 1 können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. Länger als sechs Stunden hintereinander dürfen Arbeitnehmer nicht ohne Ruhepause beschäftigt werden.“ Würde der Fahrer nach den bereits geleisteten drei Stunden Arbeitszeit direkt noch 4,5 Stunden lenken, bis zu seiner ersten Pause, dann hätte er bis zu diesem Zeitpunkt schon 7,5 Stunden Arbeitszeit ohne Pause absolviert. Dies wäre nach dem Arbeitszeitgesetz nicht zulässig. Bleibt als einzig richtige Antwort also nur „nach drei Stunden Lenkzeit muss der Fahrer in oben genanntem Beispiel eine Pause einlegen.“ Zu diesem Zeitpunkt hat er sechs Stunden Arbeitszeit erreicht.

Wie lange muss diese Pause nun sein? Auch hierüber gibt es unterschiedliche Meinungen. Die beliebteste Antwort lautet regelmäßig 30 Minuten. Diese Antwort dominiert in allen Seminaren, unabhängig von der Zielgruppe. Allerdings besagt vorgenannter § 4 Arbeitszeitgesetz eben gerade nicht, dass nach sechs Stunden Arbeitszeit 30 Minuten Pause einzulegen sind. Vielmehr wird dort festgelegt, welche Gesamtdauer, abhängig von der täglichen Arbeitszeit, die Pausen haben müssen. Satz 2 legt dann ergänzend fest, dass die Gesamtdauer der Pausen in Zeitabschnitte von jeweils 15 Minuten aufgeteilt werden können. Somit gelten 15 Minuten bereits als Pause nach dem Arbeitszeitgesetz, auch wenn mit einer einzigen solchen Pause die erforderliche Gesamtdauer natürlich noch nicht erfüllt ist. Der letzte Satz in § 4 bestimmt dann lediglich, dass nicht länger als sechs Stunden ohne Pause gearbeitet werden darf. Im Gegensatz zur Formulierung in Artikel 7 der Lenk- und Ruhezeitenverordnung steht dort eben nicht, dass nach sechs Stunden Arbeitszeit eine Pause von 30 bzw. 45 Minuten einzulegen ist.

Erfüllt die Pause von 15 Minuten in oben genanntem Beispiel auch die Anforderung an eine Fahrtunterbrechung? Grundsätzlich erfüllt eine ordnungsgemäße Pause nach dem Arbeitszeitgesetz, also mindestens 15 Minuten Zeit zur freien Verfü-

gung, auch die Anforderung an eine Fahrtunterbrechung gemäß VO (EG) 561/2006. Jedoch weichen die Regeln zur Gesamtdauer und zur Möglichkeit des Aufteilens vom Arbeitszeitgesetz ab. Legt der Fahrer in unserem Beispiel nach drei Stunden Arbeitszeit und anschließenden drei Stunden Lenkzeit nun lediglich 15 Minuten Pause ein, dürfte er nach dieser Pause maximal 1,5 Stunden weiterfahren, bis eine zweite Teilunterbrechung gemäß Lenk- und Ruhezeitenverordnung fällig wäre. In dem Fall hätte er dann 4,5 Stunden Lenkzeit erreicht und die somit notwendige Fahrtunterbrechung entsprechend Artikel 7 in zwei Teile, nämlich 15, gefolgt von 30 Minuten, aufgeteilt. Erfüllen die 30 Minuten Fahrtunterbrechung auch die Anforderungen an eine Pause nach dem Arbeitszeitgesetz, nämlich Zeit zur freien Verfügung, wären somit auch die Vorgaben von § 4 Arbeitszeitgesetz erfüllt. Bei der anschließenden Wiederaufnahme der Arbeit oder Fahrtätigkeit ist dann noch die Höchstarbeitszeit von zehn Stunden zu beachten.

Fazit: Wichtige Punkte und Leitsatz befolgen

Auf den ersten Blick mag es schwierig sein, beide Rechtsnormen unter einen Hut zu bringen: Zunächst ist der **Zeitpunkt** zu beachten, zu dem spätestens eine **Pause/Fahrtunterbrechung fällig** ist. Zweitens bestimmt dann die **jeweilige Rechtsgrundlage die Dauer** einer solchen Pause/Fahrtunterbrechung. Drittens muss beachtet werden, wie die **Begrifflichkeiten** Pause und Fahrtunterbrechung definiert sind. Hier orientiert man sich in der Praxis am besten an dem durch Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts definierten Begriff der Pause gemäß Arbeitszeitgesetz. Hiernach ist Voraussetzung, dass der Fahrer frei über die Zeit verfügen kann, also weder arbeiten darf noch sich für die Arbeit bereithalten muss. Zumindest für den Zeitpunkt einer notwendigen Pause/Fahrtunterbrechung lässt sich ein einfacher Leitsatz anwenden: **Eine erste Pause ist nach 4,5 Stunden Lenkzeit oder sechs Stunden Arbeitszeit einzulegen, je nachdem, was früher erreicht ist.**

Olaf Horwarth (www.sbs-info.de)

» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK TIPPS  **VDO**

Relevante Informationen rund um Lenk- und Arbeitszeiten lesen Sie hier: www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/dmm-50-arbeitszeiten

Verfolgung von Verkehrsverstößen

§ VERKEHRSGERICHTSTAG Der Verkehrsgerichtstag in Goslar beschäftigte sich unter anderem mit der Pflicht für Fahrzeughalter, bei Verkehrsverstößen den Fahrer zu benennen. Die EU will eine Richtlinie zur Verfolgung von Verkehrsverstößen reformieren.

In Deutschland kann bei Tempo- oder Rotlichtverstößen nur der Fahrer mit einem Bußgeld belangt werden. In vielen anderen EU-Ländern wird dagegen der Halter zur Verantwortung gezogen, haftet also dort für das Bußgeld. Auf dem 61. Verkehrsgerichtstag in Goslar diskutierten Experten darüber, ob eine derartige Halterhaftung auch in Deutschland möglich und sinnvoll sei. Ein Grund für die Diskussion: Die EU plant eine Reform der Richtlinie 2015/413. Diese beschäftigt sich mit der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsverstößen, die die Verkehrssicherheit gefährden. Nicht darunter fallen Parkverstöße. Im Rahmen der Reform steht auch eine einheitliche Haftungs-

regelung als Möglichkeit im Raum – und damit die in vielen Mitgliedstaaten übliche strikte Halterhaftung als Modell. In diesem Fall geht nicht nur der Bußgeldbescheid direkt an den Halter des Fahrzeugs, sondern dieser muss für den Verstoß auch geradestehen. In Deutschland gelten andere Regeln: Nach einem Verstoß bekommt zunächst der Halter einen Zeugenfragebogen. In diesem Bogen wird er gebeten, den Fahrer innerhalb einer definierten Frist zu benennen. Gibt der Halter den Fahrer nicht an, müssen die Behörden diesen ermitteln. Bei Fahrzeugen von über 3,5 Tonnen fordern die Behörden in der Regel die Daten des digitalen Tachographen oder des EG-Kontrollgeräts an.



© AdobeStock/Gerhard Seybert

Keine Strafe ohne Schuld: Eine strikte Halterverantwortlichkeit ist in Deutschland nicht möglich, so der Arbeitskreis in Goslar.

Betrieb muss Fahrer benennen

Kann der Fahrer nicht ermittelt werden, läuft das Bußgeld ins Leere. Anders als im fließenden Verkehr haftet der Halter bei einem Halt- oder Parkverstoß zumindest aber noch für die Verfahrenskosten, nicht für das Bußgeld (§ 25 a Straßenverkehrsgesetz, StVG). Der Halter muss die Kosten nicht tragen, wenn dies laut Gesetz „unbillig“ ist. „Eine Unbilligkeit kann zum Beispiel vorliegen, wenn der Halter einen Anhörbogen erhalten hat und im Verfahren nachweisen kann, dass er diesen an die Bußgeldstelle abgesendet hat, er aber dort nicht angekommen ist“, erklärt Wolf-Henning Hammer, Rechtsanwalt bei der Kanzlei Voigt in Dortmund. Entsprechend urteilte das Amtsgericht Salzgitter 1988. Auch sei es unbillig, dem Halter die Verfahrenskosten aufzuerlegen, wenn das Kfz entwendet oder unbefugt in Gebrauch genommen wurde. „Es reicht aber nicht aus, wenn der Halter angibt, er wisse nicht, welcher der Familien- oder Betriebsangehörigen das Fahrzeug gefahren hat. In solchen Fällen kommt dann in Betracht, dass die Behörde eine Fahrtenbuchauflage als Sanktion verhängt.“ Bei Unternehmen wird in der Regel ein Ermittlungsverfahren in Gang gesetzt, in dessen Rahmen der Betrieb denjenigen benennen muss, dem das Fahrzeug überlassen worden ist. Anschließend bekommt dieser Fahrer seinerseits einen Zeugenfragebogen.

Keine strikte Halterverantwortlichkeit

Theoretisch könne die Behörde auch eine Pflicht zur zwingenden Benutzung des Tachographen bei Lkw aussprechen. Dies gilt selbst dann, wenn das Fahrzeug normalerweise innerhalb einer Ausnahme (Out of Scope) unterwegs sein darf. Wie 2010 kam der Arbeitskreis auch diesmal zu dem Ergebnis, dass eine strikte Halterverantwortlichkeit in Deutschland aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht möglich ist. Man solle weiter darauf setzen, den Fahrer zu ermitteln, da dies „wesentlich der Verkehrssicherheit dient“. „Es muss sichergestellt werden, dass niemand zu Unrecht für eine Tat bestraft werden kann, die ein Dritter begangen hat“, so Thomas Noack von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des deutschen Anwaltvereins. Einem Fahrzeughalter könne allein aufgrund seiner Haltereigenschaft kein persönliches Fehlverhalten vorgeworfen werden. Ein weiterer Punkt: Würden Halter für Ordnungswidrigkeiten anderer haften, gäbe es keine pädagogische Wirkung, die Verkehrsvorschriften einzuhalten, wie der DAV betont. „Gegen eine strikte umfassende Halterhaftung spricht auch Artikel 6 der europäischen Menschenrechtskonvention. Vereinfacht gesagt: Keine Strafe ohne Schuld“, hebt Rechtsanwalt Hammer einen weiteren Aspekt hervor.

Marie Christin Wiens

UNFALL-HAFTUNG BEI AUTONOMEM FAHREN

Auch wenn das noch ein wenig Zukunftsmusik ist, beschäftigte sich der 61. Verkehrsgerichtstag mit dem Thema: „Wer haftet bei einem Unfall mit autonom oder teilautonom fahrenden Fahrzeugen?“ Der deutsche Gesetzgeber hat 2021 zumindest einen Rechtsrahmen geschaffen, wie ein „Fahrer“ sich in so einem Fahrzeug zu verhalten hat oder wo vollautonome Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen. Jan Kemperdiek von der DAV-Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht fragt, ob es sachgerecht sei, den Fahrer für einen Unfall haften zu lassen, der auf einem „Verschulden der Software“ des Fahrzeugs beruht, während der Fahrer erlaubt vom Verkehrsgeschehen abgewandt ist. „Überlegt werden muss auch, ob die derzeitigen Haftungsobergrenzen und die Risikoverteilungsmaßstäbe zwischen Pflichtversicherern und Produkthaftung ausreichend sind.“

Der Arbeitskreis auf dem deutschen Verkehrsgerichtstag hat unter anderem festgestellt, dass die bei einem Unfall in Deutschland geltende Gefährdungshaftung des Halters (§ 7 StVG) technikneutral ist und nicht geändert werden müsse. Je mehr sich autonome Fahrzeuge durchsetzen und je mehr Einfluss der Hersteller auf die Steuerung des Fahrzeugs hat, desto stärker müsse eine Produkthaftung in den Fokus rücken und die Halterhaftung irgendwann in der Zukunft ablösen.



© AdobeStock/Pablo López

KLICK AUF DIE KACHEL

» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von



Bußgelder vermeiden, mit dem Wissen der VDO Academy – jetzt mehr erfahren ...
www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/bussgelder-vermeiden



Vielfalt von Ladungs-sicherungs-Situationen:
Nicht alle können im Regelwerk beschrieben werden. Alternativen sind zulässig, wenn sie berechnet, erprobt, sachkundig ermittelt und dokumentiert sind.

Neues bei der Ladungssicherung

ÜBERARBEITUNG Das Blatt 3.1 der VDI-Richtlinienreihe 2700 zur Ladungssicherung regelt den Gebrauch von Zurrmitteln. Nach fast 17 Jahren ist nun eine überarbeitete Version erschienen. Ladungssicherungs-Experte Sigurd Ehringer fasst die Neuerungen zusammen.

Im März 2023 erschien das überarbeitete Blatt. Es enthält einige interessante Neuerungen beziehungsweise Klarstellungen. Die Einleitung und der Anwendungsbereich nehmen wesentlich mehr Raum ein. Es wird auch noch mal deutlich darauf hingewiesen, für welche Situationen die Ladungssicherung von entscheidender Bedeutung ist: Es sind ...

- die erzwungene Vollbremsung,
- die nicht zu verhindernde Ausweichbewegung
- und der daraus resultierende Spurwechsel sowie die unebene Fahrbahn.

Sie werden als übliche Verkehrsbedingungen betrachtet, mit denen zu rechnen ist. Das Blatt 3.1 weist zudem darauf hin, dass das Ladegut zur Sicherung vorbereitet sein muss, indem bei Maschinen und Anlagen entsprechende Zurrpunkte an-

gebracht sind. Leider sind die Konstruktionsabteilungen nicht immer mit dieser Thematik vertraut und vergessen deren Notwendigkeit. Das Erarbeiten einer entsprechenden Konstruktionsanleitung lässt sich aus dieser Vorschrift ableiten.

Nur mit geeigneten Fahrzeugen

Es wird auch angesprochen, dass die Fahrzeuge für den konkreten Transport geeignet sein müssen. Leider fehlen häufig in den Verträgen mit Speditionen und Transportunternehmen genau dazu detaillierte Angaben über die Art des Fahrzeugs und dessen Sicherungsmittel. Mit diesen sicher etwas allgemein gehaltenen Ausführungen lässt sich die Notwendigkeit einer unternehmensspezifischen Fahrzeug- und Ausrüstungsspezifikation begründen. Es wird ebenso deutlich

hervorgehoben, dass die Richtlinienreihe VDI-2700 zu den „anerkannten Regeln der Technik“ gehört. § 22 StVO weist ausdrücklich darauf hin, dass die „anerkannten Regeln der Technik“ zu beachten sind. Ist dies nicht der Fall, kann es bei Verstößen strafrechtliche oder zivilrechtliche Folgen haben. Die Richtlinie gilt für alle Transporte mit mehrspurigen Straßenfahrzeugen, unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sie auch für Container und Wechselbrücken gilt. Die Zielgruppe, die für die Anwendung und Umsetzung verantwortlich ist, wird im Kapitel „Anwendungsbereich“ ebenfalls deutlich benannt. Für das öffentliche Recht sind dies: der Verloader, der Fahrzeugführende und der Fahrzeughalter sowie für das zivile Recht der Absender und der Frachtführer. Ausdrücklicher Hinweis dazu: Verloader ist das Unternehmen und nicht der Staplerfahrer.

Alternativen sind zulässig

Ein interessanter Aspekt ist der Hinweis auf die Vielfalt von Ladungssicherungs-Situationen und die Tatsache, dass nicht alle im Regelwerk beschrieben werden können. Alternativen sind zulässig, wenn sie denn berechnet, erprobt, sachkundig ermittelt und dokumentiert sind. Das Blatt 3.1 empfiehlt ausdrücklich, die Wirksamkeit von Sicherungsmaßnahmen sachkundig nachzuweisen. Eine detaillierte Verladeanleitung wäre genau ein solches Instrument. Im Kapitel „Allgemeine Hinweise“ heißt es, dass auch dann, wenn rein rechnerisch ein Sicherungsmittel ausreichen würde, dennoch zur Stabilisierung ein zweites einzusetzen ist. Der Ausdruck „ein Gurt ist kein Gurt“ hat nun, technisch besser formuliert, Eingang in das Regelwerk gefunden.

STF-Kennzeichnung beim Niederzurren

Interessant ist zudem der Hinweis, dass Sicherungsmittel, welche ausdrücklich für das Direktzurren anzuwenden sind, keinen Hinweis auf die STF haben müssen (Standard Tension Force, Normspannkraft). Für das Niederzurren dürfen je-

doch nur solche verwendet werden, die eine eindeutige STF-Kennzeichnung haben. Die Nichtlesbarkeit des Etiketts ist ein deutliches Ablegemerkmale. Für das Niederzurren wird der Bereich für die Vorspannung in Prozent der LC (Lashing Capacity, Zugfestigkeit) für die verschiedenen Sicherungsmittel angegeben. Es wird auch darauf hingewiesen, das Zurrmittel im konkreten Sicherungsfall die gleichen Eigenschaften haben sollen. Dies bezieht sich vor allem auf die Dehnung und die LC. Die „normale Handkraft“ wird mit 50 daN (SHF, Standard Hand Force) angegeben. Dies gilt auch für das Direktzurren, wobei die Sicherungsmittel mindestens so straff gespannt sein müssen, dass sie nicht durchhängen. Die Sicherungsmittel müssen vor jedem Gebrauch auf die Verwendungsfähigkeit, sprich augenfällige Mängel, überprüft werden. Gegebenenfalls sind sie aus dem Verkehr zu ziehen. Aus der Erfahrung heraus ist zu empfehlen, diese Kontrolle vor dem Beladen durchzuführen und nicht erst danach.

Gefährdungsbeurteilung Sicherungsmittel

Der Unternehmer hat die Sicherungsmittel im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung jährlich einmal zu prüfen beziehungsweise von einer befähigten Person prüfen zu lassen. Diese Prüfung ist zu dokumentieren. Bei den Ablegkriterien von Spanngurten wurde der Hinweis mit aufgenommen, dass sich die Angabe „zehn Prozent“ nicht nur auf die Breite, sondern vor allem auf die Dicke bezieht. In der Praxis kommen Gurte mit Schäden größer als zehn Prozent der Dicke viel häufiger vor als solche der Gurtbreite. Diese Schäden sind oft im Bereich der Haken zu finden, wenn der Gurt an der Lochleiste eingehängt ist und die Einstecklatten auf den Gurt drücken. In einer solchen Situation kann auch ein neuwertiger Gurt nach einer Fahrt ablegereif sein. Es ist allen Anwendern von Sicherungsmitteln zu empfehlen, sich dieses Regelwerk zu eigen zu machen, weil die enthaltenen Hinweise häufige und fruchtlose Diskussionen beenden können.

Sigurd Ehringer

» Compliance leicht gemacht mit VDO

» Die neue Ära des intelligenten Tachographen

?! FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten

?! FAQ zum Verhalten auf der Straße

?! FAQ zu Führerschein und Fahrverbot

§ PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung

§ EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen

§ EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung

§ EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?

§ EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK TIPP  **VDO**

Abfahrtskontrolle sicher und komfortabel – Infos zu Rechtlichem und Tools unter:
www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/abfahrtskontrolle

Was gilt bei Nachtarbeit?

§ ARBEITSRECHT Wer Nachtarbeit leistet, hat einen Anspruch auf einen Ausgleich. Über die Höhe der Nachtzuschläge und Unterschiede zwischen Arbeitnehmern kommt es immer wieder zum Rechtsstreit.

Je nach Schwere der Tätigkeit, aber auch im Falle von Dauernachtarbeit können Nachtzuschläge für Arbeitnehmer unterschiedlich hoch ausfallen. Eine Entscheidung, ob gelegentliche Nachtarbeit höher bezahlt werden darf als in einem Schichtsystem geleistete, steht noch aus: Tarifverträge machen hier oft einen Unterschied. Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hatte den Europäischen Gerichtshof (EuGH) um Klärung gebeten, ob dies mit der Europäischen Arbeitszeit-Richtlinie vereinbar ist (BAG: 10 AZR 332/20 (A)). Der EuGH verwies den Fall wieder ans BAG zurück, da die Richtlinie keine Anwendung auf die Vergütung finde. „Derzeit sind rund 400 Einzelfälle anhängig zu den verschiedenen Facetten der Frage, in welcher Höhe Nachtzuschläge zu zahlen sind oder wann Unterscheidungen gemacht werden dürfen. Es wird abzuwarten sein, was das BAG in all seiner Weisheit entscheidet“, so Rechtsanwalt Kaspar B. Renfordt, der als Partner bei Rödl & Partner die im Bereich Arbeitsrecht und HR:Law tätigen Teams der Niederlassungen Köln und Hamburg leitet. Doch was gilt grundsätzlich bei Nachtarbeit?

Das Arbeitszeitgesetz sagt, was zählt

Das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) definiert in § 2 genauer, was dazu zählt. Vereinfacht gesagt: Wer mehr als zwei Stunden in der Zeit zwischen 23.00 und 6.00 Uhr arbeitet, verrichtet grundsätzlich Nachtarbeit. In Tarifverträgen kann der Zeitbereich in gewissem Rahmen geändert werden. Innerhalb der Transport- und Logistikbranche gibt es hier keine branchenüblichen Regeln, wie Ren-

fordt berichtet. So legen beispielsweise einige Haustarifverträge eine Nachtzeit von 21 bis 6 Uhr, andere Zeiten von 20 bis 6 Uhr fest. Der Manteltarifvertrag für NRW gibt 22 bis 5 Uhr an. Ebenfalls legt das ArbZG fest, dass ein „angemessener“ Ausgleich für Nachtarbeit zu leisten ist, entweder in Geld oder in Zeit (§ 6, Absatz 5). In welcher Höhe dies zu erfolgen hat, ist zwar nicht im Gesetz geregelt, aber das BAG hat sich dazu in verschiedenen Urteilen geäußert.

Ausgleich von 25 bis 30 Prozent

„Wenn keinerlei Regelungen bestehen und es keine Anhaltspunkte für eine besonders leichte oder besonders schwere Tätigkeit gibt, ist ein Ausgleich für Nachtarbeit von 25 Prozent angemessen“, so Renfordt. Findet statt Nachtarbeit im Wechselschichtbetrieb eine Dauernachtarbeit statt, wie dies bei Lkw-Fahrern der Fall sein kann, erhöht sich der Anspruch auf 30 Prozent. Das geht aus einem Urteil für den Bereich Logistik des BAG von 2015 hervor, bezogen auf Lkw-Fahrer (BAG: 10 AZR 423/14). „Für den Transport- und Logistikbereich gibt es eine Vielzahl von Manteltarifverträgen und Haustarifverträgen. Hier gibt der Tarifvertrag – sofern jeweils anwendbar – vor, wann Nachtarbeit vorliegt und in welcher Höhe Nachtzuschläge zu zahlen sind“, so der Anwalt. „Hat der Unternehmer keine tarifliche Regelung, die einschlägig ist oder die er in Bezug nimmt, würde ich mit Blick auf die Rechtsprechung des BAG aus dem Jahr 2015 grundsätzlich erst einmal empfehlen, sich in den Arbeitsverträgen an den 25 und 30 Prozent zu orientieren.“



© AdobeStock.com/mphoto

Bußgeld bei Zeitüberschreitung möglich

Sind Feiertagszuschläge tarif- oder arbeitsvertraglich festgelegt und fallen diese mit der Nachtarbeit zusammen, gibt es je nach Vertrag unterschiedliche Lösungen. „Üblicherweise ist es so, dass die Sonn- und Feiertagszuschläge addiert werden, es gibt aber auch Tarifverträge, in denen festgelegt ist, dass in dem Fall der höhere Zuschlag bezahlt wird“, erklärt Renfordt. Wichtig ist, dass für Nachtarbeit die allgemeinen Höchstarbeitszeiten noch strenger geregelt sind als für Arbeit am Tag: So sind maximal acht Stunden in der Nacht erlaubt, die auf zehn Stunden verlängert werden können. Das geht aber nur, wenn innerhalb eines Kalendermonats oder von vier Wochen acht Stunden werktäglich nicht überschritten werden. Um dies zu erreichen, muss an anderen Tagen entsprechend weniger gearbeitet werden. „Werden die Zeiten überschritten, stellt das einen Bußgeldtatbestand dar, Ähnliches gilt für Ruhezeiten oder Pausen“, so der Anwalt. Für einen Verstoß gegen die Höchstarbeitszeit können Bußgelder in Höhe von bis zu 30.000 Euro anfallen. Das sei auch abhängig davon, ob es wiederholt vorgekommen und wie gravierend der Verstoß ist. „Kommt eine Gesundheitsgefährdung hinzu, weil die Arbeitnehmer ihre Ruhezeiten nicht einhalten oder Lenk- und Ruhezeiten überschreiten, dann bewegen wir uns aus den

Bußgeldtatbeständen in die Straftatbestände. Das kann im Falle des Vorsatzes – wenn der Unternehmer gewusst hat, dass seine Fahrer dagegen verstoßen, und das billigend in Kauf genommen hat – mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr geahndet werden.“

Regeln in den Vertrag aufnehmen

Die Anordnung von Nachtarbeit sowie der Arbeitszeit insgesamt ist vom Direktionsrecht des Arbeitgebers gedeckt (§ 106 Gewerbeordnung), er darf also Nachtarbeit anordnen. „Dabei muss er aber die Grundsätze billigen Ermessens beachten“, so Rendort. Es muss, ganz grob erklärt, gerecht oder dem Einzelfall angemessen sein. „Daher empfiehlt sich immer, eine vertragliche Regel zur Nachtarbeit in den Arbeitsvertrag aufzunehmen. Und das insbesondere vor dem Hintergrund der Änderungen des Nachweisgesetzes, die seit 1. August in Kraft sind. Denn damit muss der Unternehmer grundsätzlich zu den Arbeitszeitregelungen, Ruhepausen und zum Schichtsystem informieren.“

Bestehen im Wettbewerb

Die Logistiker, die das Team um Renfordt vertritt und die nicht tarifvertraglich gebunden sind, wenden im Regelfall keine Tarifverträge für das Speditionsgewerbe an. Sie setzen eigene arbeitsvertragliche Regeln um, in denen auch die Nachtarbeit geregelt ist. „Im Feld unserer Mandanten haben wir sogar einen Zuschlag von 30 Prozent in die Verträge aufgenommen.“ Das habe nichts mit Zahlenmüssen zu tun, sondern damit, ein attraktiver und in mehrfacher Hinsicht nachhaltiger Arbeitgeber zu sein, um angesichts des auch in der Branche bestehenden Fachkräftemangels konkurrenzfähig zu bleiben. „Das hat sich in meiner Beratungspraxis im Vergleich zu der Zeit von vor fünf Jahren eklatant geändert“, sagt Rendfordt.



KLICK AUF DIE KACHEL



Compliance leicht gemacht mit VDO



Die neue Ära des intelligenten Tachographen



FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten



FAQ zum Verhalten auf der Straße



FAQ zu Führerschein und Fahrverbot



PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung



EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen



EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung



EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?



EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK TIPPS

VDO

Lernen, wann und wo Sie wollen – mit der VDO Academy. Mehr Infos zu den Inhalten und Trainings unter: www.vdo-academy.de



Mindestlohn: Neue Richtlinie

ARBEITSRECHT Mit der neuen Mindestlohnrichtlinie will die EU einen Rahmen festlegen, um den Bürgern einen angemessenen Lebensstandard zu sichern. Die festgelegten Vorgaben an gesetzliche Mindestlöhne erfüllt Deutschland voraussichtlich, sodass sich hier wohl nichts ändern wird. Bei einer Art Förderpflicht für Tarifverträge hat es aber noch Hausaufgaben zu erledigen.

Die Richtlinie enthält keine Vorgaben zu einer Einführung oder Anhebung eines Mindestlohns. Für Beschäftigte in Deutschland wird sie keine unmittelbaren Auswirkungen haben“, so Michael Fuhlrott, Fachanwalt für Arbeitsrecht der Kanzlei FHM. Die „Richtlinie über angemessene Mindestlöhne in der Europäischen Union“ enthält Regeln für gesetzliche Mindestlöhne und tarifvertraglich geregelte Löhne. Unterzeichnet wurde sie im Oktober 2022. Sobald sie im Amtsblatt der EU veröffentlicht ist, haben die Mitgliedstaaten – und damit auch Deutschland – zwei Jahre Zeit, diese in nationales Recht umzusetzen. Länder, die keinen gesetzlichen Mindestlohn eingeführt haben, müssen dies jetzt auch nicht tun. „Es wird also keinen europaweiten Mindestlohn geben“, erklärt der Rechtsanwalt. Aber für alle Länder, die entsprechende Vorgaben haben oder planen, gibt die Richtlinie in Artikel 5 einen Rahmen vor, wie ein angemessener Mindestlohn festzusetzen ist. Dafür haben die Staaten verschiedene, von der

EU vorgegebene Kriterien zu berücksichtigen, etwa die Kaufkraft der Mindestlöhne unter Berücksichtigung der Lebenshaltungskosten.

Auswirkungen auf das MiLoG?

„Deutschland hat bereits einen gesetzlichen Mindestlohn, der im Mindestlohngesetz geregelt ist und regelmäßig – zuletzt zum Oktober 2022 – angepasst wird.“ Durch die Umsetzung der Richtlinie würden Mitarbeiter also kein Lohnplus verzeichnen können, so Fuhlrott. Um den Mindestlohn anzupassen und festzusetzen, übernimmt in der Bundesrepublik eine Mindestlohnkommission in einem geregelten Verfahren entsprechende Aufgaben (§ 4 bis 12 Mindestlohngesetz, MiLoG). So prüft sie laut § 9 unter anderem „im Rahmen einer Gesamtabwägung“, welche Höhe geeignet ist, um zu einem „angemessenen Mindestschutz“ der Mitarbeitenden beizutragen sowie „faire und funktionierende Wettbewerbsbedingungen“ zu ermöglichen. Auch wenn die Richtlinie verlange, bestimmte Kriterien beim Festlegen des Mindestlohns zu erfassen, „lässt sich das meines Erachtens aber in die ‚Gesamtabwägung‘ einführen, sodass das MiLoG nicht zwingend angepasst werden muss“, ordnet der Anwalt ein. „Wesentliche Handlungsbedarfe für den deutschen Gesetzgeber enthält die Richtlinie daher – bis auf die Stärkung der Tarifautonomie durch die Pflicht zur Aufstellung eines Aktionsplans – nicht.“

Deutschland muss Tarifbindung erhöhen

Hier bezieht sich Fuhlrott auf den zweiten Bereich, den die Richtlinie in Artikel 4 regelt: Tarifverhandlungen „gemäß nationalem Recht“ in den Mitgliedstaaten zu fördern und die tarifvertragliche Abdeckung im jeweiligen Land zu erhöhen. So verpflichtet die EU „jeden Mitgliedstaat“, bei dem weniger als 80 Prozent Tarifbindung für die Beschäftigten besteht, einen Aktionsplan aufzustellen – mit Beteiligung der Sozialpartner. Es müssen also Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften im Prozess beteiligt sein. „Der Aktionsplan enthält einen klaren Zeitplan und konkrete Maßnahmen

zur schrittweisen Erhöhung der tarifvertraglichen Abdeckung unter uneingeschränkter Achtung der Autonomie der Sozialpartner“, heißt es in der Richtlinie. In Deutschland lag der Anteil der Beschäftigten mit Tarifvertrag 2021 laut IAB Betriebspanel bei knapp 50 Prozent. Damit ist der Aktionsplan Pflicht. „Was das im Einzelnen bedeutet, ist recht unklar“, so der Rechtsanwalt. „Es wäre mit dem deutschen Recht nicht vereinbar, wenn der Staat bestimmte Gewerkschaften fördern würde – die Tarifautonomie verbietet das.“

Appelle oder Absichtserklärungen

Auch wenn das Bundesarbeitsministerium Handlungsbedarf sieht, ein konkreter Gesetzentwurf müsste erst noch erarbeitet werden. Bezüglich des Aktionsplans kann sich der Anwalt gut vorstellen, dass das Ministerium zuerst einen Gipfel mit Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften einberufen wird, um zu diskutieren, wie sich Tarifverhandlungen fördern lassen. Denkbar wären laut Fuhlrott höchstens Änderungen im Tarifvertragsgesetz, also Vorschriften zu Abschluss und Verhandlung von Tarifverträgen. „Hier könnte der Gesetzgeber die Verhandlungsmacht von Koalitionen stärken. Auch das geht aber nur mit Augenmaß, um die ebenfalls grundgesetzlich geschützten Rechte der Arbeitgeberverbände nicht zu beschneiden.“ Maßnahmen wie ein Verhandlungsanspruch oder eine Zwangsschlichtung dürften so nicht möglich sein. Fazit: „Also auch hier eher zahnlos. Der Aktionsplan dürfte daher aus meiner Sicht eher Appelle oder Absichtserklärungen beinhalten.“

MEHR INFOS

Wer sich über das KONTROLLPRAXIS-Booklet hinaus informieren will, besucht die Websites www.eu-bkf.de sowie www.heinrich-vogel-shop.de. Bei den täglichen Herausforderungen unterstützen auch die Services und Partnerlösungen von VDO Fleet: www.fleet.vdo.de



Compliance leicht gemacht mit VDO



Die neue Ära des intelligenten Tachographen



FAQ rund um Arbeits- und Ruhezeiten



FAQ zum Verhalten auf der Straße



FAQ zu Führerschein und Fahrverbot



PRAXISBEISPIEL: Pause vs. Fahrtunterbrechung



EXPERTENRAT: Verfolgung von Verstößen



EXPERTENRAT: Neues bei der Ladungssicherung



EXPERTENRAT: Was gilt bei Nachtarbeit?



EXPERTENRAT: Neue Mindestlohn-Richtlinie

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK
TIPP

VDO

Häufig gestellte Fragen und Antworten zu Produkten & Services von VDO:

www.fleet.vdo.de/support/faq



Digitales Management für Flotten jeder Größe

LINK TIPPI

Mehr erfahren Sie beim Klick auf den jeweiligen Link.

Die Services und Partnerlösungen von VDO Fleet unterstützen Flottenmanager bei ihren täglichen Herausforderungen – immer mit dem Fokus darauf, die gesetzlichen Vorschriften auf nationaler und europäischer Ebene einzuhalten. Optimieren Sie Ihre Arbeitsprozesse und automatisieren Sie Routinen. VDO Fleet bietet Ihnen die Lösungen, um Ihre Nutzfahrzeugflotte erfolgreich zu managen.

Tachograph-Management

Gesetzliche Anforderungen erfüllen – einfach, sicher und effizient.

Das übersichtliche sowie zentrale Tool, um gesetzliche Vorgaben einhalten zu können, Ihr Flottenmanagement zu optimieren und zu automatisieren – sicher, cloudbasiert und von überall erreichbar.

www.fleet.vdo.de/produkte/tachograph-management



Remote Download

Immer die aktuellsten Fahrer- und Tachographendaten im System – voll automatisiert, pünktlich und absolut gesetzeskonform.

Mit dem VDO Fleet Remote Download Service werden Fahrer- und Fahrzeugdaten automatisch an Ihr Flottenmanagement übermittelt – zu von Ihnen festgelegten Zeiten und aus allen europäischen Ländern. Sie benötigen keine separaten Zeitpläne mehr und müssen die Daten nicht länger manuell herunterladen. Einfach Ihre individuellen Zeiten festlegen und schon versenden sich die Daten von selbst. Alles, was Sie dafür an Hardware benötigen, ist der Remote DL 4G.

www.fleet.vdo.de/produkte/remote-download



Partnerlösungen

Mit den intelligenten Schnittstellen von VDO importieren oder exportieren wir Daten in die Systeme, die Sie benötigen, um Ihre Geschäftsprozesse zu optimieren.

Mit VDO Fleet Connect und VDO Fleet Extract können vorhandene Datenbestände aus Systemen von Drittanbietern ganz einfach für alle VDO Fleet Services importiert, aufbereitet oder auch exportiert werden – ideal für Mischflotten mit unterschiedlicher Software oder fremder Telematik.

www.fleet.vdo.de/produkte/partnerloesungen



Tachograph Live Services

VDO Tachograph Live Services unterstützt Sie bei der Routenoptimierung, der exakten Disposition und der Kommunikation von Lieferzeiten an Ihre Kunden.

Mit den Modulen haben Sie Zugriff auf Ihre Flotte in nahezu Echtzeit. Das hilft Ihnen dabei, Ihre Aufgaben noch effizienter zu bewältigen, Verzögerungen frühzeitig zu identifizieren und weitere Aufträge anzunehmen.

www.fleet.vdo.de/produkte/tachograph-live-services

