

Arbeitszeitvorschriften für Selbstständige

Das Thema „Arbeitszeitvorschriften für selbstständige Fahrerinnen/Fahrer und selbstfahrende Unternehmerinnen/Unternehmer“ und deren Umsetzung in nationales Recht belegt seit Jahren einen festen Platz in der gewerbepolitischen Diskussion. Vorschriften zum Arbeitnehmerschutz, die nach dem Willen der Europäischen Union (EU) künftig auch auf Selbstständige angewendet werden sollen, ließen und lassen sich nicht ohne praktische Umsetzungsprobleme und Systembrüche in das deutsche Arbeitsrechtssystem eingliedern. Durch diese Vorschriften sollen grundsätzlich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor Ausbeutung geschützt werden. Unternehmerinnen und Unternehmer brauchen dagegen für eine erfolgsversprechende Positionierung im Markt über den „Arbeitnehmerzeitrahmen“ hinaus zusätzlichen Spielraum, der außerhalb dieser Schutzfunktionen liegt.

Keineswegs bedeutet dieser Anspruch, dass selbstfahrende Unternehmerinnen und Unternehmer im rechtsfreien Raum agieren sollen. Sobald es um übergeordnete Gemeininteressen und Sicherheitsaspekte geht, haben die dem Arbeitnehmerschutz und der Sicherheit geltenden Vorschriften auch für Selbstständige zu gelten. Das typische Beispiel sind die EU-Sozialvorschriften, die höchstzulässige Lenkzeiten, Ruhezeiten und Pausen im allgemeinen Verkehrssicherheitsinteresse regeln. Damit ist der größte Teil des „Unternehmertages“ ebenfalls reglementiert. Künftig müssen darüber hinaus selbstständig Tätige den mit dem Transport zusammenhängenden Arbeitsaufwand als Arbeitszeit erfassen und dokumentieren, soweit dies nicht bereits mittels Kontrollgerät geschehen ist. Offen geblieben ist in der Diskussion, was genau „mit dem Transport unmittelbar zusammenhängenden Zeiten“ gemeint ist.

Der BGL ist nach wie vor der Ansicht, dass die EU auf diesem Gebiet nichts anderes als eine große Menge zusätzlicher und überflüssiger Verwaltungsarbeit produziert hat, die nicht die Verkehrssicherheit verbessert oder den Arbeitgeberschutz wirk-

sam reglementiert. Unabhängig davon dürfte eine Kontrolle des Realitätsgehaltes der Unternehmeraufzeichnungen in „eigener Sache“ sehr schwierig sein. Tatsache bleibt, dass die Mitgliedsstaaten nach der Entscheidung des EU-Parlaments mit der Schaffung der Vorschriften zur Anwendung der Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG für das fahrende Personal auf Selbstständige im Obligo sind. Bisher haben sich an der von Brüssel geforderten „Quadratur des Kreises“ nur ganz wenige Mitgliedsstaaten versucht.

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit der Schaffung der legislativen Umsetzungsvoraussetzungen betraut. Bisher konnte jedoch die Frage noch nicht überzeugend geklärt werden, in welchem rechtlichen Rahmen eine solche Umsetzungsregelung angesiedelt werden könnte. Erst dann kann an das „Wie“ herangegangen werden. Anfang Juli d. J. hat das BMVBS einen ersten Arbeitsentwurf vorgelegt. Ob allerdings die Umsetzung, wie im Papier vorgeschlagen, tatsächlich per Gesetz erfolgen wird, bedarf noch vielschichtiger Diskussionen. Daher liegt die Vermutung nahe, dass auch im nächsten Jahr das Thema „Umsetzung der Arbeitszeitvorschriften für das Fahrpersonal zur Anwendung auf Selbstständige“ auf der Agenda zu erledigender Aufgaben bleibt.

Mindestlohn im Verkehrsgewerbe

Nicht zuletzt der Vorstoß der Gewerkschaft der Kraftfahrer Deutschlands (GKD) zur Einführung eines Mindestlohns für die im privaten Transportgewerbe beschäftigten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer hat dazu geführt, dass der BGL im Frühjahr 2011 seine Grundsatzposition zu diesem Thema bekräftigte.

Vorangegangen war die Ausarbeitung einer Empfehlung durch den zuständigen BGL-Ausschuss für Sozialpolitik. Dieser kam nach reiflicher Abwägung aller Argumente pro und contra Mindestlohn zu

dem Ergebnis, dass, selbst unter Berücksichtigung der Öffnung des deutschen Arbeitsmarktes für Personal aus den EU-Beitrittsländern, ein Mindestlohn im Frachtführermarktsegment keine wettbewerbsharmonisierende Wirkung entfalten würde. Begründet wurde dies damit, dass im deutschen Transportlogistikgewerbe eine funktionierende Tariflandschaft besteht, die den regionalen Besonderheiten der jeweiligen Tarifbezirke Rechnung trägt. Zudem ist die Tarifautonomie der sachnahen Verhandlungspartner gegen eine pauschale Einflussnahme durch den Gesetzgeber zu verteidigen. Die abschreckenden Folgen des Mindestlohns im Postbereich sollten nicht wiederholt werden. Im Übrigen erhält das am Markt immer schwerer zu rekrutierende Fahrpersonal mindestens den regionalen Tariflohn. Verbreitet wird nach Erkenntnissen der Ausschussmitglieder auch übertariflicher Lohn gezahlt, um Anreize zur Betriebstreue zu bieten. Auf einen gesetzlichen Mindestlohn im Transportlogistikgewerbe, so die Argumentation des Ausschusses, kann somit verzichtet werden.

Diese Empfehlung, die durch weitere Überlegungen gestützt wurde, veranlasste den Gesamtvorstand des BGL in seiner Frühjahrssitzung 2011 zu dem Beschluss, einen Mindestlohn im Transportlogistikgewerbe im Ergebnis nicht zu befürworten.

Umsetzung des AETR

In den vergangenen Jahren wurde das Europäische Übereinkommen vom 01.07.1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) mit insgesamt drei Änderungen modifiziert. Allerdings wurden die jeweils nach den Verhandlungen zwischen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) und der EU-Kommission getroffenen Beschlüsse auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nur völkerrechtlich, aber nicht materiellrechtlich wirksam. Um die unmittelbare AETR-Geltung für Verkehre mit inländischem Ursprung herbeizuführen, ist es notwendig, die verhandelten Änderungen in das nationale Recht der Bundesrepublik Deutschland einzuarbeiten. Eine Anpassung des nationalen Rechts gab es jedoch zuletzt im Jahr 1997 mit der dritten Änderung, die damals das AETR an die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 anpasste. Die Umsetzung der vierten, fünften und

sechsten Änderung, die jeweils am 27.02.2004, am 16.06.2006 und am 20.09.2010 wirksam wurden, unterblieb dagegen. Mit dem von der Bundesregierung im April 2011 vorgelegten Gesetzentwurf wurde nunmehr Versäumtes nachgeholt, um dem aktuellen AETR auch in Deutschland zur Wirksamkeit zu verhelfen.

Die Änderungen betreffen die Einführung des digitalen Tachografen in den AETR-Mitgliedsstaaten, die nicht zugleich EU-Mitgliedsstaaten sind. Innerhalb der EU ist der digitale Tachograf bereits seit 2006 Pflicht.

Eine weitere Änderung betrifft die Anpassung des AETR an die Rechtsvorschriften der Europäischen Union zu den Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern, die das AETR an die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 anpasst. Damit sollen die für den internationalen Straßenverkehr geltenden Vorschriften innerhalb der EU und den AETR-Vertragsstaaten harmonisiert werden.

Diese AETR-Anpassungen beziehen sich auf die Begrenzung der wöchentlichen Höchstlenkzeit auf 56 Stunden, die Mindestdauer von Fahrtunterbrechungen, die Einführung einer modifizierten 12-Tage-Regelung im Personenverkehr sowie die Mindestdauer von Tagesruhezeiten.

Darüber hinaus wurde im geänderten AETR die besondere Verpflichtung der Unternehmerinnen und Unternehmer herausgestellt, ihr Fahrpersonal hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen angemessen zu unterrichten. Wie bereits im Recht der Europäischen Gemeinschaften verankert, sind künftig auch im AETR-Transport alle Beteiligten einer Transportkette dafür verantwortlich, wenn Zeitpläne für einen Transport vereinbart werden, die der Einhaltung des Abkommens zuwiderlaufen.

Die größte Herausforderung lag jedoch in der Einführung des digitalen Tachografen. Notwendig wurde eine vollständige, inhaltliche Überarbeitung des Anhangs zum AETR. Die rein technischen Bedingungen für den digitalen Tachografen und seiner verschiedenen Bauteile wurden in einer neuen Anlage niedergelegt, die als „Anlage 1B“ bezeichnet wurde, um die Entsprechung zu Anhang 1B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zu unterstreichen. Es ist davon auszugehen, dass das geänderte AETR

durch die Verabschiedung des Gesetzentwurfs im Herbst 2011 für das inländische Fahrpersonal in Kraft treten wird.

Die neue Fahrtschreiber-generation

Nachdem der vom BGL geforderte Feldversuch zur ersten Generation digitaler Fahrtschreiber abgelehnt worden war, hatten sich nach Ablauf der fünfjährigen Praxiserprobung auf Kosten des Fahrpersonals und der Unternehmen zahlreiche, zum Teil die Sicherheit des gesamten Systems gefährdende Mängel gezeigt. Daraufhin befassten sich die Brüsseler EU-Gremien mit einer umfassenden Überarbeitung der ersten Fahrtschreibergeneration. In die Arbeiten eng eingebunden war auch der BGL, weitere Experten aus den Mitgliedsstaaten und die europäischen Sozialpartner. In zahlreichen Arbeitsgruppensitzungen wurde die technische Definition der zweiten Fahrtschreibergeneration festgelegt. Der BGL bestand zur Vermeidung neuer Kostenbelastungen zum Nachteil von Unternehmen und Fahrpersonal darauf, dass das Nachfolgegerät trotz einer ganzen Reihe von Neuerungen auf jeden Fall mit der am Markt und in den Unternehmen vorhandenen Hard- und Software kompatibel sein muss.

Als wichtigste Neuerung ist herauszustellen, dass der in der Praxis sehr häufig kritisierte Tätigkeitsaufschrieb geändert wurde. Durch die erste Fahrtschreibergeneration wird die Lenkzeit auf einer pauschalen Minutenbasis aufgezeichnet. Besonders im Verteilerverkehr geht hierdurch sehr viel Lenkzeit verloren, obwohl nicht gelenkt wird. Im neuen System wird auf ein genaueres Aufzeichnungssystem umgestellt, das praxisgerechter ist: Eine volle Minute wird nun der längsten ununterbrochenen Tätigkeit innerhalb dieser Minute zugerechnet. Beispiel: In einer Minute steht das Fahrzeug 31 Sekunden still und es wird 29 Sekunden bewegt. Diese Minute wird nicht mehr, wie durch die erste Fahrtschreibergeneration, der Lenkzeit, sondern einer anderen, vorgewählten Zeitgruppe, ggf. einer Pause, zugerechnet. Umgekehrt wird die Minute ab einer Lenkzeit von 31 Sekunden als volle Lenkzeitminute registriert. Bei gleichlangen Zeiträumen zählt der chronologisch letzte Zeitraum: 30 Sekun-

den Pause, dann 30 Sekunden Lenken = eine Minute Lenken. Mit dieser Aufzeichnungsänderung wird sich nach BGL-Einschätzung und ersten Praxiserfahrungen der teils gravierende Lenkzeitverlust gegenüber dem analogen Aufzeichnungsverfahren wieder ausgleichen. Erste Lenkzeitauswertungen scheinen diese Annahme zu bestätigen.

Eine weitere Änderung erlaubt bei der erstmaligen Zulassung eines neuen Nutzfahrzeuges zum Straßenverkehr, dass das Unternehmen selbst das amtliche Kennzeichen nach Erteilung im digitalen Kontrollgerät hinterlegt. Derzeit ist dies nur in zugelassenen Werkstätten mit den entsprechenden Zeit- und Kostenfolgen möglich. Ferner werden beispielsweise Warnmeldungen im „Out-of-Scope“-Betrieb, also bei Fahrten außerhalb des Anwendungsbereichs der Sozialvorschriften, nicht mehr ausgegeben. Ferner werden einige für die Praxis hilfreiche, zusätzliche Displayanzeigen eingeführt. Vor allen Dingen wird aber der für Manipulationen äußerst anfällige Bewegungssensor des Kontrollgerätes besser geschützt.

Neue Kontrollgeräte müssen erst ab Herbst 2011 die geänderten Bauartmerkmale erfüllen. Allerdings bieten einige Kontrollgerätehersteller schon heute die neue Tachografengeneration zur Erstausrüstung und zur Umrüstung an.

Mit einem im Juli 2010 vorgelegten Vorschlag zur Änderung der Fahrtschreiberverordnung Nr. 3821/85 soll das Kontrollgerät nach dem Willen der EU in einem weiteren Schritt über die soeben dargestellten Änderungen hinaus fortentwickelt werden. Im Vordergrund stehen u.a. die Punkte

- automatische Positionsbestimmung durch Anbindung an das Globale Navigationssatellitensystem (GNSS),
- Einbeziehung intelligenter Verkehrssysteme und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern,
- Weiterentwicklung der Sicherheitsmerkmale zur wirksameren Verhinderung von Fahrtschreiber-manipulationen,
- Möglichkeit zur Fernauslese von Fahrtschreiberdaten für Kontrollzwecke und
- Vorgaben für Feldtests, wie sie der BGL als einziger europäischer Verband nachdrücklich bereits bei der Ersteinführung des digitalen Kontrollsystems zur Erprobung seiner Praxistauglichkeit

gefordert hat. Gescheitert ist dieser BGL-Vorstoß damals an dem seinerzeit europaweit erkennbaren Vertrauen in die Funktionalität des Systems. Inzwischen ist es aber auch den einst leidenschaftlichen Befürwortern klar geworden, dass dieses Vertrauen nicht gerechtfertigt war. Objektiv festzuhalten ist die Tatsache, dass sich die vom BGL bereits ab 1993 (!) prognostizierten Gefahren und Schwächen in der technischen und praktischen Ausgestaltung des digitalen Kontrollsystems bis heute nach und nach realisiert haben.

Bereits in einer frühen Konsultationsphase hat der BGL zu den im Entwurf vorgelegten Vorschlägen kritisch Position bezogen. So hat er beispielsweise auf Basis einer Kosten-Nutzen-Analyse die obligatorische Verwendung des GNSS abgelehnt, weil die Kosten für die Anbindung und den Betrieb des satellitengestützten Positionserfassungssystems in keiner wirtschaftlich vertretbaren Relation zum Sicherheitsgewinn oder Entlastungsumfang für das Fahrpersonal stehen. Auch die Fernauslesemöglichkeit von Fahrtschreiberdaten zu Kontrollzwecken bedarf einer gleichermaßen sorgfältigen wie insgesamt kritischen Abwägung. Fest steht deshalb schon jetzt, dass der BGL noch viele Diskussionen führen und Stellungnahmen vorlegen wird, um die berechtigten Interessen seiner Mitglieder sowohl auf nationaler wie auf Brüsseler Ebene durchzusetzen.

Aktualisierte und neu entwickelte Arbeitshilfen für die tägliche Unternehmenspraxis

Zahlreiche Rechtsänderungen machten es notwendig, die vom BGL seit Jahren als kostenlose Serviceleistung für Verbandsmitglieder herausgegebenen Arbeitshilfen für die Personalabteilung zu überarbeiten.

Eine seit Jahrzehnten bestehende BGL-Arbeitsgruppe hat die bestehenden **Musterarbeitsverträge** der aktuellen Rechtslage angepasst. Überarbeitet wurden die Musterverträge für kurzfristig und geringfügig Beschäftigte, Angestellte, gewerbliche Mitarbeiter, festangestelltes Fahrpersonal sowie für befristete Arbeitsverhältnisse mit dem Fahrpersonal, den gewerblichen Mitarbeitern und den Angestellten.

Auf Anregung aus dem Kreise der Mitglieder wurden zwei Vertragsmuster neu entwickelt, die sich auf die Aufhebung eines Arbeitsverhältnisses mit und ohne Zahlung einer Abfindung beziehen. Solche Mustervereinbarungen können naturgemäß nicht alle denkbaren Fallkonstellationen einer Arbeitsvertragsaufhebung berücksichtigen. Die von der BGL-Arbeitsgruppe „Personalunterlagen“ erstellten Muster sind deshalb in erster Linie für die Verwendung in Standardsituationen mit einfach gelagertem Sachverhalt und einem sowohl arbeitgeber- als auch arbeitnehmerseitig getragenen Wunsch zur Auflösung des Arbeitsvertrages gedacht. Aber auch für schwierigere Sachverhalte können die Musterverträge Hilfestellung leisten. Sie sind flexibel genug, um an unternehmensspezifische Vereinbarungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer angepasst zu werden.

Wie bisher können die Personalunterlagen mit den BGL- und dem jeweiligen Verbandslogo sowie einem Herausgebervermerk als PDF-Datei oder ohne diese Hinweise als Word-Datei im BGL-Intranet abgerufen werden. Die Word-Fassungen haben den Vorteil, dass sie ohne Einschränkungen abgeändert werden können. Sie unterliegen dann jedoch nicht mehr einer Inhaltskontrolle durch den Verband.

Mit den überarbeiteten Personalunterlagen ist sichergestellt, dass die Mitgliedsunternehmen der BGL-Landesverbände auch weiterhin auf standardisierte Arbeitsmittel zurückgreifen können, die der jeweiligen Rechtslage entsprechen.

Dies gilt selbstverständlich auch für das seit vielen Jahrzehnten immer wieder wegen Rechtsänderungen neu aufgelegte BGL-Faltblatt zu den Lenk- und Ruhezeiten. Mit diesem Arbeitsmittel bekommt das Fahrpersonal, die Unternehmensführung und die Fahrzeugdisposition einen schnellen Überblick zu den Änderungen der EU-Sozialvorschriften und des AETR, sowie der nationalen Gesetzgebung über Lenk- und Ruhezeiten. Derzeit wird eine Neuauflage des bewährten Faltblattes vorbereitet. Darin wird den zuvor dargestellten Änderungen des AETR und der daraus resultierenden Anpassung der Fahrpersonalverordnung Rechnung getragen.