



Kraftverkehrs- handbuch 2018

Aktuelle Gesetze
des Straßengüterverkehrs

Kalendarium	
-----------------------	--

I. Allgemeiner Teil

Schulferienkalender	2
Gesetzliche Feiertage in Deutschland	4
Gewerbeorganisationen in Deutschland	5
SVG-Autohöfe und Tankstellen	13
Linksammlung	16
Verzeichnis der Havariekommissare	17
Merkblatt für Havariekommissare für die Hinzuziehung von Havariekommissaren gemäß GDV Liste	19
Merkblatt für die Polizei für die Hinzuziehung von Havariekommissaren gemäß GDV Liste	20
Umweltzonen	21
Blaue Plakette und Umweltzonen	22
Luftreinhalteplan München: Freistaat Bayern bleibt in der Pflicht	23
Ferienreiseverordnung (FerReiseV)	24

II. Verkehrsrecht und Rechtsprechung

Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)	28
Verkehrsunternehmensdatei	47
EU-Berufszugangsverordnung VO (EG) Nr. 1071/2009	48
Auslegungshilfe „Todsündenliste“ Kraftverkehrsunternehmer	74
Überarbeitung des nationalen Risikoeinstufungssystems	88
Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission – Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können	91
Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV)	111
Rechtsprechung	119

III. Geschäfts- und Beförderungsbedingungen

Handelsgesetzbuch (HGB) – Auszug –	160
Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)	181
Logistik-AGB	196
Bonner und Kölner Palettentausch	201
Bonner Palettentausch	203
Kölner Palettentausch	205
Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)	208
Hinweise zum elektronischen Frachtbrief	222
Allgemeine Geschäftsbedingungen für Kurier-, Express- und Postdienste (AGKEP)	223

IV. Entgelte im Güterverkehr

Fahrzeug-Kalkulationshilfe	228
--------------------------------------	-----

V. Arbeitsrecht und soziale Vorschriften

Arbeitszeit- und Sozialvorschriften im Straßenverkehr	242
Lenk- und Ruhezeiten (Übersicht)	245
Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr	247
Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Fahrtschreiber im Straßenverkehr	265
Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr	291
Leitlinien der EU-Kommission	295
Hinweise zu Artikel 34 Absatz 1 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014	307
Fahrpersonalgesetz (FPersG)	309
Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (FPersV)	318
Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im int. Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)	335
Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern (KrFArbZG)	350
Arbeitszeitgesetz (ArbZG)	353
Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG)	364
Einsatz von Zeitarbeitskräften	370
Definition und Abgrenzung der Arbeitnehmerüberlassung zum Werkvertrag	372
A1-Bescheinigung	374
Nachweisgesetz (NachwG)	376
Gesetzlich vorgeschriebene Aushänge	378
Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) – Auszug –	379
Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) – Auszug –	385
Entgeltfortzahlungsgesetz (EntgFG)	387
Bundesurlaubsgesetz (BUrlG)	392
Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung (BKV) – Auszug –	394
EU-Fahrerqualifikation und Führerscheinklassen	397
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)	404
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV)	411
Steuerliches Reisekostenrecht	425
Mindestlohnengesetz (MiLoG)	427
Mindestlohnanpassungsverordnung (MiLoV)	436
Mindestlohnaufzeichnungsverordnung (MiLoAufzV)	437
Mindestlohndokumentationspflichtenverordnung (MiLoDokV)	438
Mindestlohnmeldeverordnung (MiLoMeldV)	439

VI. Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr

Ausgabestellen für Transportgenehmigungen	442
Umsatzsteuersätze und Bezeichnungen der Umsatzsteuer in den EU-Staaten und anderen Staaten	443
Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht – Auszug –	447
Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs	456
Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV)	477
Kabotagebeförderung in Deutschland	486

Blau Plakette und Umweltzonen

Deutschlandweit könnten 13 Millionen Dieselfahrzeuge mittelfristig aus den Innenstädten verbannt werden und dürften diese schlichtweg nicht mehr befahren. Begründet wird dies mit dem teils viel zu hohen Ausstoß an Stickoxiden (NOx), für den zu einem großen Teil der Dieselmotor verantwortlich gemacht wird.

Europaweit darf ein NOx-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter nicht überschritten werden. Stickoxide werden unter anderem für Kreislauf- und Herzerkrankungen sowie Schädigungen der Schleimhaut und Asthma-Erkrankungen verantwortlich gemacht. Es kam und kommt bis heute immer wieder zu Überschreitungen des zulässigen Grenzwertes in Deutschland.

Aus diesem Grund sah sich die EU-Kommission im Jahr 2015 veranlasst, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland einzuleiten. Dass für das NOx-Problem eine Lösung gefunden werden muss, ist klar. Teil dieser Lösung könnte die Einführung der sogenannten blauen Plakette sein.

In zahlreichen deutschen Gemeinden ist das Befahren der Innenstädte schon jetzt nur noch mit Fahrzeugen möglich, die mit einer Plakette, entweder rot, gelb oder grün, ausgestattet sind. Das Problem dabei ist, dass mit dem geltenden Recht der Umweltzonen und Plaketten zwar das Problem des Feinstaubes einigermaßen in den Griff gebracht werden konnte, nicht jedoch die NOx-Thematik. Letztere könnte nur mit der Einführung der sogenannten blauen Umweltplakette angegangen werden. Der Plan einer blauen Plakette wird insbesondere vom Umweltbundesamt und einigen Landesregierungen forciert. Zusätzliche Dynamik könnte die Diskussion durch die aktuelle Entwicklung in einigen deutschen Großstädten unter anderem Düsseldorf, Stuttgart und München gewinnen, wo Politik und Gerichte den Kommunen sehr klare und zeitlich eng getaktete Vorgaben für die Bekämpfung der NOx-Belastung aufgegeben haben. Auch von Seiten des Bundesverwaltungsgerichtes wird noch in diesem Jahr ein wegweisendes Urteil erwartet.

Die politische und wirtschaftliche Dimension dieser Diskussion ist enorm: Steht doch jetzt schon fest, dass Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 4 und Euro 5, also relativ neu zugelassene Fahrzeuge, bei Einführung der blauen Plakette nicht mehr in die betroffenen Innenstädte einfahren dürften. Dies umso mehr, als im Gegensatz zu den Abgasnormen Euro 4 und 5, wo mittels eines Partikelfilters zumindest in einigen Fällen noch eine Nachrüstung der betroffenen Fahrzeuge möglich war, dieses bei der blauen Plakette zumindest in der Regel nicht mehr möglich sein dürfte. Schließlich müssten hierfür umfangreiche nachträgliche Einbauten und Eingriffe in die Motorsteuerung vorgenommen werden, die in der Regel in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zum erzielten Nutzen stünden. Nach Angaben des ADAC erfüllen gegenwärtig lediglich ca. 500.000 Dieselfahrzeuge in Deutschland die für die blaue Plakette erforderlichen Abgasnormen. Enorme wirtschaftliche Schäden durch den Wertverlust vorhandener Fahrzeugflotten einerseits und Fahrverbote andererseits wären mit der blauen Plakette somit zu befürchten.

Wie geht es weiter?

Fest steht, dass das aktuelle Straßenverkehrsrecht keine Rechtsgrundlage für die blaue Plakette hergibt. Es müsste somit eine politische Entscheidung getroffen werden, mit der allerdings frühestens im Jahr 2018 zu rechnen ist. Bis dahin wird jedoch auf kommunaler und gerichtlicher Ebene mit weiteren Verschärfungen der aktuellen Einfahrverbote in die Umweltzonen bzw. mit der Einführung neuer Umweltzonen zu rechnen sein.

Wissenswertes zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

Durch die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009 Europäischen Parlaments und des Rates wird die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und der Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt grundlegend neu geregelt.

1. Was wird durch das Gesetz geregelt?

Das GüKG regelt den Berufszugang zum erlaubnispflichtigen nationalen gewerblichen Güterkraftverkehr und definiert andererseits den Werkverkehr, der nicht erlaubnispflichtig ist.

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

Angehende und bestehende Unternehmer, Niederlassungsleiter, Verkehrsleiter, Fahrer und Behörden

3. Wie wichtig ist das Gesetz für die tägliche Praxis

Aufgrund der neuen EU-Berufszugangsverordnung, die den Berufszugang EU-einheitlich regeln wird, reduziert sich die Bedeutung des GüKG insoweit. Da jedoch ein Großteil der Transporte nach wie vor im nationalen und regionalen Bereich stattfindet, ist das GüKG immer noch wichtig. Des Weiteren ist auch die Regelung betreffend die Mitverantwortung des Auftraggebers für die Praxis sehr wichtig.

4. Welche Paragraphen sind die wichtigsten?

§ 1 Begriffsbestimmungen

§ 3 Erlaubnispflicht

§§ 7–7c Aushändigungs-, Mitführungs- und Versicherungspflichten, Einsatz von ordnungsmäßig beschäftigtem Fahrpersonal, Verantwortung des Auftraggebers

5. Wichtige Änderungen

In § 3 Absatz 2 wird die bisher unbefristete Geltungsdauer der nationalen Erlaubnis gestrichen und die zehnjährige Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz angepasst. Durch eine Bestandsschutzregelung wird gewährleistet, dass Unternehmer, die schon im Besitz der Erlaubnis sind, diese weiterhin unbefristet behalten dürfen. Dies natürlich nur, wenn sie auch nach wie vor die Berufszugangsvoraussetzungen nachweisen können.

Neu ist § 16 Absatz 2a, der die Aufnahme der „schwerwiegenden Verstöße“ nach der europäischen Verordnung (EU) 2016/403 über die Verstößkategorisierung in das nationale elektronische Register vorsieht.

Siehe hierzu auch Seite 88 ff. „Risikoeinstufungssystem ab 1. Januar 2017“

6. Welche Vorschriften sind verwandt? Wie wirken die Vorschriften zusammen?

Verwandt ist das GüKG mit den EU-Verordnungen zum Berufs- und Marktzugang, mit der Berufszugangsverordnung national sowie der Verordnung über den grenzüberschreitenden und Kabotageverkehr.

7. Gelten die Vorschriften nur national oder auch europaweit?

Das GüKG gilt ausschließlich national.

Risikoeinstufungssystem ab 1. Januar 2017

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2016/403 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 wurde die Modifizierung des nationalen Risikoeinstufungssystems notwendig. Mit der Einführung des sogenannten Ampelsystems kam der deutsche Gesetzgeber dieser Anforderung nach. Die Verordnung (EU) 2016/403 beinhaltet im Wesentlichen:

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

Erfasste Vorschriften/Rechtsbereiche, Anhang I:

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

Beispiele Einstufung von Lenkzeitverstößen (Anhang I):

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

Berücksichtigung der Häufigkeit von schweren Verstößen, Anhang II:

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

Die Mitgliedstaaten haben dabei aber Folgendes zu beachten:

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

Umrechnung der Verstöße:

- Drei schwerwiegende Verstöße/pro Fahrer/pro Jahr = Ein sehr schwerwiegender Verstoß
- Drei sehr schwerwiegende Verstöße/pro Fahrer/pro Jahr = Ein schwerster Verstoß = Einleitung eines nationalen Verfahrens zur Beurteilung der Zuverlässigkeit

Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen ab 2017, wesentliche Inhalte:

- Entfall der Punktbewertung von Verstößen, stattdessen Übernahme der Kategorisierung aus der Verordnung (EU) 2016/403

Rechtsprechung

Hinweis: Bei den nachfolgend abgedruckten, aktuellen Entscheidungen wurden diejenigen ausgewählt, die uns interessant erscheinen. Sie geben erste Anhaltspunkte, die allerdings keine Rechtsberatung ersetzen können. Die genannten Entscheidungen erheben nicht den Anspruch das jeweilige Rechtsgebiet vollständig und richtig abzudecken. Sollte eine Entscheidung Ihnen für Ihren Fall einschlägig erscheinen, ist es gegebenenfalls geboten, die zitierten Gerichte anzuschreiben und sich unter Angabe des Aktenzeichens eine kostenpflichtige Kopie schicken zu lassen.

1. Arbeitsrecht

Darlegungs- und Beweislast des Arbeitnehmers bei Überstunden

Sachverhalt

Der Kläger war von Oktober 2010 bis Juli 2014 beim Unternehmen als Kraftfahrer beschäftigt. Bei einer vereinbarten Wochenarbeitszeit von 48 Stunden erhielt er ein Bruttomonatsentgelt von 1.600,- Euro. Er war arbeitsvertraglich verpflichtet, im gesetzlichen Rahmen Mehrarbeit zu leisten. Er musste Baustahl im In- und Ausland transportieren. Die dabei benutzten Lastzüge des Arbeitgebers waren mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet, bei dem der Fahrer Zeiten, die nicht Lenkzeit sind, manuell als „sonstige Arbeitszeit“ oder „Pause“ kennzeichnen musste.

Der Arbeitnehmer forderte für 2014 Überstundenvergütung in Höhe von Euro 4.102,92 brutto. Er habe von 2010 bis 2014 369,85 Überstunden geleistet. Diese habe er anhand seiner Fahrerkarte errechnet. Außerdem legte er dar, an welchen Tagen er von wann bis wann welche Tour gefahren sei. Bei der Überstundenvergütung setzte er in jedem Monat unterschiedliche Bruttostundenlöhne an sowie einen Überstundenzuschlag von 25 Prozent. Der Arbeitgeber wandte ein, dass er nicht mehr nachvollziehen könne, welche sonstigen Arbeitsstunden außerhalb der Lenkzeiten angefallen seien, zumal nach § 21a Absatz 3 ArbZG nicht jede Wartezeit beim Be- und Entladen Arbeitszeit sei. Bei einer Arbeitszeit von 48 Wochenstunden habe der Arbeitnehmer für das vereinbarte Bruttomonatsentgelt 208,8 Stunden monatlich arbeiten müssen, sodass eine Überstunde nur mit einem Bruttostundenlohn von 7,66 Euro zu vergüten wäre. Für einen Überstundenzuschlag fehle es an der Rechtsgrundlage.

Problematik

Nach § 612 Absatz 1 BGB gilt eine Vergütung als stillschweigend vereinbart, wenn die Arbeitsleistung nur gegen eine Vergütung zu erwarten ist. Hat der Arbeitnehmer hier ausreichend die Leistung von Überstunden dargelegt? Kann sich der Arbeitgeber darauf berufen, dass nach § 21a Absatz 3 ArbZG die Zeit, während der sich ein Fahrer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Arbeit aufzunehmen, keine Arbeitszeit ist? Kann der Arbeitgeber pauschal die Anordnung von Überstunden bestreiten? Welchen Sachvortrag muss der Arbeitnehmer zur Berechnung der Klageforderung leisten? Besteht ein Anspruch des Arbeitnehmers auf die geleisteten Überstunden?

Entscheidung des Gerichts (Gründe)

Die Revision des Arbeitnehmers gegen die entgegenstehenden Entscheidungen des Arbeitsgerichts und des Landesarbeitsgerichts war erfolgreich und führte zur Zurückverweisung. Inwieweit ein Anspruch des Arbeitnehmers bestehe, könne auf Basis der bisherigen Feststellungen nicht geklärt werden.

Hier die generellen Feststellungen des Gerichts in verkürzter Form:

- Der Arbeitnehmer hat zur Darlegung seines Zahlungsanspruchs die Leistung von Überstunden ausreichend vorgetragen. Er habe erklärt, an welchen Tagen er von wann bis wann Arbeit geleistet und sich auf Weisung des Arbeitgebers zur Arbeit bereithalten habe. Der Arbeitgeber kann sich hier nicht pauschal auf Nichtwissen und fehlende Kontrollmöglichkeiten zurückziehen, es besteht eine sogenannte abgestufte Darlegungslast.
- Dem Arbeitgeber obliegt die Festlegung des Zeitaufwands zur Erledigung der zugewiesenen Arbeiten. Als Grundlage hierfür dienen die Aufzeichnungen des digitalen Kontrollgeräts, welches alle Arbeitszeiten des Arbeitnehmers registrierte. Diese Geräte dienen zwar in erster Linie der Kontrolle durch die Arbeitsschutzbehörden, seien aber zugleich ein Hilfsmittel für Arbeitgeber und Arbeitnehmer zur Aufzeichnung aller bei der Tätigkeit des Kraftfahrers angefallenen Zeiten. Misstrauen der Arbeitgeber den Aufzeichnungen

des Arbeitnehmers, obliege es ihm, diese zu hinterfragen und in anderer geeigneter Form die vergütungspflichtigen Zeiten zu ermitteln, z. B. durch eigene Aufzeichnungen oder Rückverfolgung der getätigten Fahraufträge in der Disposition.

- Weiterhin stellt das Gericht klar, dass wenn der Arbeitnehmer während seiner Wartezeit nicht frei über seine Zeit verfügen kann, sondern sich z. B. in einer Warteschlange einreihen muss, um auf seine Be- oder Entladung zu warten, der Arbeitnehmer vergütungspflichtige Arbeitszeit i. S. d. § 611 BGB leistet. Dazu zählt auch eine vom Arbeitgeber veranlasste oder ihm zuzurechnende Untätigkeit, während der der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz an einer vom Arbeitgeber zugewiesenen Stelle anwesend sein muss. Das pauschale Bestreiten der Ableistung von Überstunden durch den Arbeitgeber reicht hier nicht aus.
- Allerdings sei die Berechnung der Klageforderung durch den Arbeitnehmer bisher nicht schlüssig. Die Parteien haben im Arbeitsvertrag eine regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden vereinbart mit der Verpflichtung des Arbeitnehmers, im gesetzlichen Umfang Mehrarbeit zu leisten. Ob und im welchem Umfang tatsächlich Mehrarbeit geleistet wurde, kann erst nach dem gesetzlichen Ausgleichszeitraum von vier Kalendermonaten oder 16 Wochen beurteilt werden. Außerdem habe der Arbeitnehmer bei seiner Berechnung einen Überstundenzuschlag von 25 Prozent angesetzt. Eine Anspruchsgrundlage hierfür ist nicht ersichtlich.

BAG, Urteil vom 21. Dezember 2016 – 5 AZR 362/16 – VBW Rechtsprechungsdatenbank

Fazit:

Das Bundesarbeitsgericht stellt klar, dass der Arbeitnehmer der ihm obliegenden Darlegungslast für die Leistung von Überstunden genügt, wenn er schriftsätzlich vorträgt, an welchen Tagen er von wann bis wann Arbeit geleistet und sich auf Weisung des Arbeitgebers zur Arbeit bereitgehalten hat. Bei Berufskraftfahrern nach § 21a ArbZG sind die Aufzeichnungen nach § 21a Absatz 7 ArbZG geeignete Mittel der Rekonstruktion und Darlegung erbrachter Arbeitszeit. Der Nachweis der Unrichtigkeit der Aufzeichnungen ist nicht ausgeschlossen. Ist arbeitsvertraglich eine Arbeitszeit im arbeitszeitrechtlich erlaubten Umfang vereinbart, fallen bei Fahrern Überstunden dann in dem Umfang an, in dem im Ausgleichszeitraum des § 21a Absatz 4 ArbZG im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich überschritten werden.

Erfüllung des gesetzlichen Mindestlohns

Der Arbeitgeber schuldet den gesetzlichen Mindestlohn für jede tatsächlich geleistete Arbeitsstunde. Er erfüllt den Anspruch durch die im arbeitsvertraglichen Austauschverhältnis als Gegenleistung für Arbeit erbrachten Entgeltzahlungen, soweit diese dem Arbeitnehmer endgültig verbleiben. Die Erfüllungswirkung fehlt nur solchen Zahlungen, die der Arbeitgeber ohne Rücksicht auf tatsächliche Arbeitsleistungen des Arbeitnehmers erbringt oder die auf einer besonderen gesetzlichen Zweckbestimmung (z. B. § 6 Abs. 5 ArbZG) beruhen.

Das Arbeitsverhältnis der in Vollzeit beschäftigten Klägerin bestimmt sich nach einem schriftlichen Arbeitsvertrag, der neben einem Monatsgehalt besondere Lohnzuschläge sowie Urlaubs- und Weihnachtsgeld vorsieht. Im Dezember 2014 schloss die Beklagte mit dem Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung über die Auszahlung der Jahressonderzahlungen. Seit Januar 2015 zahlt die Beklagte der Klägerin allmonatlich neben dem Bruttogehalt i. H. v. 1.391,36 Euro je 1/12 des Urlaubs- und des Weihnachtsgelds, in der Summe 1.507,30 Euro brutto.

Die Klägerin hat geltend gemacht, ihr Monatsgehalt und die Jahressonderzahlungen müssten ebenso wie die vertraglich zugesagten Zuschläge für Mehr-, Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit auf der Basis des gesetzlichen Mindestlohns i. H. v. 8,50 Euro brutto/Stunde geleistet werden. Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Landesarbeitsgericht hat der Klägerin Nacharbeitszuschläge i. H. v. 0,80 Euro brutto zugesprochen und im Übrigen die Berufung der Klägerin zurückgewiesen.

Die Revision der Klägerin ist erfolglos geblieben. Die Klägerin hat aufgrund des Mindestlohngesetzes keinen Anspruch auf erhöhtes Monatsgehalt, erhöhte Jahressonderzahlungen sowie erhöhte Lohnzuschläge. Der gesetzliche Mindestlohn tritt als eigenständiger Anspruch neben die bisherigen Anspruchsgrundlagen, verändert diese aber nicht. Der nach den tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden bemessene Mindestlohnanspruch der Klägerin für den Zeitraum Januar bis November 2015 ist erfüllt, denn auch den vorbehaltlos und unwiderruflich in jedem Kalendermonat zu 1/12 geleisteten Jahressonderzahlungen kommt Erfüllungswirkung zu.

Pressemitteilung des Bundesarbeitsgerichts zum Urteil vom 25. Mai 2016 – 5 AZR 135/16

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017)

Stand Oktober 2016

Präambel

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) werden zur Anwendung ab dem 1. Januar 2017 empfohlen vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK), Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL) und Handelsverband Deutschland (HDE). Diese Empfehlung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.

1. Begriffsbestimmungen

1.1 Ablieferung

Der Begriff der Ablieferung umfasst auch die Auslieferung bei Lagergeschäften.

1.2 Auftraggeber

Die Rechtsperson, die mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag abschließt.

1.3 Diebstahlgefährdetes Gut

Gut, das einem erhöhten Raub- und Diebstahlrisiko ausgesetzt ist, wie Geld, Edelmetalle, Schmuck, Uhren, Edelsteine, Kunstgegenstände, Antiquitäten, Scheckkarten, Kreditkarten oder andere Zahlungsmittel, Wertpapiere, Valoren, Dokumente, Spirituosen, Tabakwaren, Unterhaltungselektronik, Telekommunikationsgeräte, EDV-Geräte und -Zubehör sowie Chip-Karten.

1.4 Empfänger

Die Rechtsperson, an die das Gut nach dem Verkehrsvertrag oder aufgrund wirksamer Weisung des Auftraggebers oder eines sonstigen Verfügungsberechtigten abzuliefern ist.

1.5 Fahrzeug

Ein zum Transport von einem Gut auf Verkehrswegen eingesetztes Beförderungsmittel.

1.6 Gefährliche Güter

Güter, von denen auch im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung, Lagerung oder sonstigen Tätigkeit eine unmittelbare Gefahr für Personen, Fahrzeuge und Rechtsgüter Dritter ausgehen kann. Gefährliche Güter sind insbesondere die Güter, die in den Anwendungsbereich einschlägiger Gefahrgutgesetze und -verordnungen sowie gefahrstoff-, wasser- oder abfallrechtlicher Vorschriften fallen.

1.7 Lademittel

Mittel zur Zusammenfassung von Packstücken und zur Bildung von Ladeeinheiten, z. B. Paletten, Container, Wechselbrücken, Behälter.

1.8 Ladestelle/Entladestelle

Die postalische Adresse, soweit die Parteien nicht eine genauere Ortsbestimmung getroffen haben.

1.9 Leistungszeit

Die Zeit (Datum, Uhrzeit), zu der eine bestimmte Leistung zu erbringen ist, z. B. ein Zeitfenster oder ein Zeitpunkt.

1.10 Packstücke

Einzelstücke oder vom Auftraggeber zur Abwicklung des Auftrags gebildete Einheiten mit und ohne Lademittel, die der Spediteur als Ganzes zu behandeln hat (Frachtstücke im Sinne von §§ 409, 431, 504 HGB).

1.11 Schadenfall/Schadenereignis

Ein Schadenfall liegt vor, wenn ein Geschädigter aufgrund eines äußeren Vorgangs einen Anspruch aus einem Verkehrsvertrag oder anstelle eines verkehrsvertraglichen Anspruchs geltend macht; ein Schadenereignis liegt vor, wenn aufgrund

eines äußeren Vorgangs mehrere Geschädigte aus mehreren Verkehrsverträgen Ansprüche geltend machen.

1.12 Schnittstelle

Nach Übernahme und vor Ablieferung des Gutes durch den Spediteur jede Übergabe des Gutes von einer Rechtsperson auf eine andere, jede Umladung von einem Fahrzeug auf ein anderes, jede (Zwischen-)Lagerung.

1.13 Spediteur

Die Rechtsperson, die mit dem Auftraggeber einen Verkehrsvertrag abschließt. Spediteure in diesem Sinne sind insbesondere Frachtführer im Sinne von § 407 HGB, Spediteure im Sinne von § 453 HGB, Lagerhalter im Sinne von § 467 HGB und Verfrachter im Sinne von §§ 481, 527 HGB.

1.14 Verkehrsverträge

Verträge des Spediteurs über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Seefracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditions-gewerbe gehörende Geschäfte (z. B. Zollabwicklung, Sendungsverfolgung, Umschlag) betreffen.

Diese umfassen auch speditionsübliche logistische Leistungen, wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen, insbesondere Tätigkeiten wie Bildung von Ladeeinheiten, Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen von Gütern und Retourenabwicklung.

Als Frachtverträge gelten auch Lohnfuhrverträge über die Gestellung bemannter Kraftfahrzeuge zur Verwendung nach Weisung des Auftraggebers.

1.15 Verloader

Die Rechtsperson, die das Gut nach dem Verkehrsvertrag oder aufgrund wirksamer Weisung zur Beförderung übergibt.

1.16 Vertragswesentliche Pflichten

Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Verkehrsvertrags (Ziffer 1.14) erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf.

1.17 Wertvolles Gut

Gut mit einem tatsächlichen Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme von mindestens 100 Euro/kg.

1.18 Zeitfenster

Vereinbarer Leistungszeitraum für die Ankunft des Spediteurs an der Lade- oder der Entladestelle.

1.19 Zeitpunkt

Vereinbarer Leistungszeitpunkt für die Ankunft des Spediteurs an der Lade- oder der Entladestelle.

2. Anwendungsbereich

2.1 Die ADSP gelten für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragnehmer.

2.2 Gesetzliche Bestimmungen, von denen im Wege vorformulierter Vertragsbedingungen nicht abgewichen werden darf, gehen den ADSP vor.

2.3 Die ADSP gelten nicht für Geschäfte, die ausschließlich zum Gegenstand haben

2.3.1 Verpackungsarbeiten,

2.3.2 die Beförderung und Lagerung von abzuschleppendem oder zu bergendem Gut,

2.3.3 die Beförderung und Lagerung von Umzugsgut im Sinne von § 451 HGB,

2.3.4 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,

2.3.5 Schwer- oder Großraumtransporte, deren Durchführung eine verkehrsrechtliche Transporterlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung erfordert, Kranleistungen und damit zusammenhängende Montagearbeiten.

2.4 Die ADSP finden keine Anwendung auf Verkehrsverträge mit Verbrauchern i. S. v. § 13 BGB.

Kalkulationshilfe für Fahrzeugeinsätze – Musterdaten

Fahrzeugdaten

Hersteller oder Nr. der Kalkulation	MAN
Typ/Einsatzart	Sattelzug – Plane-Spiegel – Fernverkehr
Leistung (KW/PS)	360
Reifentyp	295/80 R 22,5 365/80 R 20
zulässiges Gesamtgewicht in to	40 to
Nutzlast in to	26,7 to
Anzahl Achsen	5 Achsen
Anzahl Wechselbrücken	0

Leistungsdaten

Leer-km-Anteil	12,80%	Leer-km	14.720
km-Leistung je Tag		km/Tag	500
Einsatztage je Jahr		Tage	230
ergibt km-Leistung je Jahr		km	115.000

Gesamtkosten je Jahr **159.790,35 €**

Gewinn **3.994,76 €**

Umsatzziel **163.785,11 €**

Umsatzziel je Tag **712,11 €**

Umsatzziel je Stunde bei 9,0 **Stunden am Tag** **79,12 €**

variable Kosten je Kilometer (Motorwagen/Zugmaschine) **0,533 €**

variable Kosten je Kilometer (Anhänger/Auflieger/WB) **0,024 €**

variable Kosten je Kilometer (LKW/Sattelzug) **0,557 €**

variable Fahrzeugkosten insgesamt **64.040,66 €**

Reifenkosten 0,041 €

	Reifenzahl	Laufleistung	Kosten/Stück	
1. Achse	2	90.000	402,64 €	0,009 €
2. Achse	4	90.000	402,64 €	0,018 €
3. Achse	2	135.000	322,11 €	0,005 €
4. Achse	2	135.000	322,11 €	0,005 €
5. Achse	2	135.000	322,11 €	0,005 €

Kraftstoffkosten je km 0,269 €

Verbrauch je 100 KM 32,0 Liter

Kraftstoffpreis je Liter 0,840 €

Schmierstoffkosten je km 0,004

Autobahnbenutzung Maut-Faktor Lkw-Maut je KM 0,16 € **13.455,00 €**

0,860092 Anteil Autobahn 75%

Wartungs- und Reparaturkosten je km 0,102 €

Summe Fixkosten je Jahr (Motorwagen/Zugmaschine) **95.749,69 €**

Summe Fixkosten je Jahr (Anhänger/Auflieger/WB) **700,00 €**

Summe Fixkosten je Jahr (Lkw/Sattelzug) **96.449,69 €**

Summe Fixkosten je Tag **419,35 €**

Wissenswertes zur Verordnung (EU) Nr. 165/2014

1. Was wird geregelt?

Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wird die alte Kontrollgeräteverordnung (EWG) Nr. 3821/85 ablösen und so den neuen Rechtsrahmen für die Handhabung des Kontrollgerätes bilden. Insbesondere soll das digitale Kontrollgerät manipulationssicher gemacht und Kontrollmöglichkeiten, auch aus dem fahrenden Fahrzeug heraus, verbessert werden. Darüber hinaus soll sich das neue Kontrollgerät künftig in intelligente Verkehrssysteme einbinden lassen und somit den Fuhrparkbetreibern z. B. in Form von zusätzlichen transportrelevanten Daten einen Mehrwert generieren. Schließlich wurden einige Änderungen der EU-Sozialvorschriften untergebracht.

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

Praktisch alle Beteiligten, also Unternehmen, Disponenten, Fuhrparkleiter, Fahrer, Behörden, Werkstätten und Hersteller

3. Wie wichtig ist die Verordnung für die tägliche Praxis?

Sehr wichtig, genauso wie die noch gültige Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die dazu bestehenden nationalen Bestimmungen zum Fahrpersonalrecht.

4. Welche Bestimmungen sind die wichtigsten?

Siehe Übersicht auf Seite 245 f.

5. Gab es Änderungen bzw. sind Änderungen geplant?

Im Rahmen des stufenweisen Inkrafttretens bestimmt Art. 34 Abs. 3 nunmehr offiziell den Verzicht auf die sogenannte Urlaubsbescheinigung und gibt die Möglichkeit, entsprechende Abwesenheitszeiten auf Fahrerkarte oder der Rückseite des entsprechend auf die Ruhezeit folgenden Schaublattes nachzutragen. Hier gibt es jedoch Unterschiede bei den Tachographenherstellern bzw. der Gerätegeneration. Im Zweifel sollten sich Unternehmen an ihren Fachverband wenden.

Darüber hinaus wurde die Ausnahmeregelung für Handwerkerfahrzeuge und Postuniversaldienstfahrzeuge (diese jedoch erst nach Umsetzung in deutsches Recht) mit einer Gesamtmasse von maximal 7,5 Tonnen auf 100 km Umkreis erweitert.

6. Welche anderen Vorschriften sind verwandt?

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

AETR

Fahrpersonalgesetz

Fahrpersonalverordnung

Arbeitszeitgesetz

7. Gelten die Vorschriften nur national oder auch europaweit?

Die Vorschriften gelten national und für den Bereich der EU bzw. des europäischen Wirtschaftsraumes (EWR).

*Sozialvorschriften im Straßenverkehr**Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG, Verordnung (EU) Nr. 165/2014***LEITLINIE NR. 8**

Gegenstand: Ausnahmesituationen, in denen Fahren ohne Fahrerkarte zulässig ist.

Artikel: Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Artikel 16 der aufgehobenen Verordnung (EG) Nr. 3821/85) und Artikel 13 Absatz 3 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Leitlinien:

Nach Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 muss der Fahrer bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte binnen sieben Kalendertagen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, die Ersetzung der Karte beantragen. Diese Behörden stellen binnen acht Arbeitstagen¹ nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags bei ihnen eine Ersatzkarte aus. Unter diesen Umständen darf der Fahrer seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist, sofern der Fahrer nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen. Bei diesem Nachweis kann es sich um einen Polizeibericht über den Diebstahl oder Verlust der Karte, eine förmliche Erklärung gegenüber den zuständigen Behörden oder die Bestätigung der Einreichung eines Antrags auf eine Ersatzkarte handeln. Auch wenn die Frist von 15 Kalendertagen möglicherweise überschritten wird, wenn ein Antrag auf Ersatz einer Fahrerkarte am Ende der Frist von **sieben Kalendertagen** erfolgt und die Ersatzkarte durch die zuständigen Behörden am Ende der Frist von **acht Arbeitstagen** ausgehändigt wird, ändert sich nichts daran, dass ein Fahrer nach Artikel 29 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von 15 Kalendertagen bzw. während eines längeren Zeitraums fortsetzen darf, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist.

Einem Fahrer, der von einer Fahrt, bei der es zu Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl seiner Fahrerkarte kam, an den Standort des Verkehrsunternehmens zurückkehrt, sollte nur dann gemäß Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gestattet werden, während eines Zeitraums von 15 Kalendertagen oder während eines längeren Zeitraums – wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist – weitere Fahrten ohne Fahrerkarte durchzuführen, wenn dieser Fahrer innerhalb der Frist von sieben Kalendertagen die Ausstellung einer neuen Karte bei der zuständigen Behörde beantragt, damit er anschließend nachweisen kann, dass er auf die Ausstellung einer Ersatzkarte wartet.

Diese Schlussfolgerung ergibt sich aus den vorstehend genannten Bestimmungen und auch aus dem Gedanken, dass die Kontinuität der Tätigkeit der Verkehrsunternehmen nicht unverhältnismäßig stark beeinträchtigt werden darf, sofern alle übrigen speziell für das Fahren ohne Fahrerkarte geltenden Sicherungsmaßnahmen (wie Ausdrücke und manuelle Aufzeichnungen) ebenfalls Anwendung finden.

¹ Die Frist von 8 Arbeitstagen für die Ausstellung einer Ersatzkarte gilt ab 2. März 2016. Bis dahin gilt Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, wonach die Behörde binnen fünf Arbeitstagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags eine Ersatzkarte auszustellen hat.

A1-Bescheinigung

Sozialversicherungsrechtliche Hinweise speziell für Speditionen und Reiseunternehmen

Die Verpflichtung, mit einer A1-Bescheinigung nachzuweisen, dass die deutschen Rechtsvorschriften gelten, wenn eine Person (zeitweise) in einem anderen Mitgliedstaat eingesetzt wird, gilt unverändert seit vielen Jahren. Auch wenn sich die folgenden Hinweise aus aktuellem Anlass auf das Transportwesen sowie Österreich und Frankreich beziehen, gelten sie für alle anderen Mitgliedstaaten und alle Branchen sowie für Selbständige in gleicher Weise.

Wo ist die A1-Bescheinigung zu beantragen?

Entscheidend dafür, ob sich der Arbeitgeber an die Krankenkasse oder an die DVKA wenden muss, ist, wie regelmäßig die betreffende Person in Österreich und/oder Frankreich (bzw. gegebenenfalls in weiteren Mitgliedstaaten) ihre Erwerbstätigkeit ausübt. Die folgenden Hinweise zur Unterscheidung gelten grundsätzlich auch für geringfügig Beschäftigte:

- Sofern eine Entsendung vorliegt, wenden Sie sich bitte an die Krankenkasse, bei der die betreffende Person versichert ist. Besteht keine Versicherung bei einer gesetzlichen Krankenkasse, beantragen Sie die Ausstellung der A1-Bescheinigung bitte beim zuständigen Rentenversicherungsträger.
- Wird die Beschäftigung gewöhnlich auch in Österreich und/oder Frankreich ausgeübt, ist die DVKA für die Ausstellung der A1-Bescheinigung zuständig, sofern die betreffende Person in Deutschland wohnt.
- Bei Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat ist der zuständige Träger dieses Staates für die Festlegung der anzuwendenden Rechtsvorschriften zuständig. Die Adressen dieser Träger finden Sie unter www.dvka.de.

Wann handelt es sich um eine Entsendung?

Setzt ein Unternehmen eine bei ihm beschäftigte Person gelegentlich in einem anderen Mitgliedstaat ein, handelt es sich üblicherweise um eine Entsendung im sozialversicherungsrechtlichen Sinne. Dies gilt auch, wenn mehrere solcher Einsätze in denselben Mitgliedstaat oder in verschiedene Mitgliedstaaten erfolgen, ohne dass dies im Voraus feststeht. Der Antrag ist an die Krankenkasse, bei der die betreffende Person versichert ist, zu senden. Besteht keine Versicherung bei einer gesetzlichen Krankenkasse, beantragen Sie die Ausstellung der A1-Bescheinigung bitte beim zuständigen Rentenversicherungsträger.

Wann übt eine Person ihre Beschäftigung gewöhnlich in mehreren Mitgliedstaaten aus?

Von einer gewöhnlichen Beschäftigung in mehreren Mitgliedstaaten spricht man, wenn – bezogen auf die kommenden zwölf Monate – davon auszugehen ist, dass zum Beispiel eine gewöhnlich in Deutschland beschäftigte Person von ihrem Arbeitgeber regelmäßig (z. B. einen Tag im Monat oder fünf Tage im Quartal) auch in einem anderen Mitgliedstaat eingesetzt wird. Entsprechende Anträge und Unterlagen finden Sie unter www.dvka.de.

Auch wenn aktuell lediglich in Österreich und Frankreich verstärkt Kontrollen durchgeführt werden, muss die A1-Bescheinigung für alle Mitgliedstaaten beantragt werden, in denen die Erwerbstätigkeit gewöhnlich durchgeführt wird.

Ergänzende Hinweise

- Erst durch die ab 2017 verstärkt durchgeführten Kontrollen wurden viele Unternehmen darauf aufmerksam, dass bei Ausübung der Beschäftigung im Ausland mit einer A1-Bescheinigung nachzuweisen ist, welches Sozialversicherungsrecht im Einzelfall anwendbar ist. Dies hat zu einer Vervielfachung der Antragszahlen geführt. Die DVKA ist bemüht, diese Anträge zeitnah zu bearbeiten, bittet gleichwohl um Geduld und dankt für das Verständnis.
- Es wird gebeten, davon abzusehen, einen Antrag mehrfach zu übersenden.
- Ab sofort enthalten die Eingangsbestätigungen einen Hinweis in englischer und französischer Sprache, damit keine Akzeptanzprobleme bei einer Kontrolle im Ausland auftreten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Eingangsbestätigungen grundsätzlich an die betreffenden Personen gesendet werden.
- Die Beantragung ist kostenfrei.