Trucker
Beruf | Technik | Leidenschaft

verkehrs RUNDSCHAU

KontrollPraxis

Der kompakte Ratgeber zu den Themenbereichen Digitaler Tachograph, Mindestlohn und Sozialvorschriften – in Zusammenarbeit mit **www.eu-bkf.de** und **www.heinrich-vogel-shop.de**

Teil 6

Karl-Josef Hildenbrand/Picture Alliance

Mit freundlicher Unterstützung von VDO

www.fleet.vdo.de

Nie mehr manuell auslesen.

Vollautomatischer Remote-Download der Tachographendaten mit dem neuen DLD® Wide Range II. Sie müssen sich um nichts mehr kümmern!

Zeit, Kosten und Aufwand sparen:

EINFACH

Automatische Datenübertragung aller Massenspeicher- und Fahrerkartendaten.
Schnell einsatzbereit.

SCHNELL

Zeit- und ortsunabhängiger Datendownload.
Automatische Weiterleitung an online Archivierungslösung **TIS-Web®** möglich.
Integrierte europaweite Übertragung.

GESETZESKONFORM

Jederzeit aktuelle und **gesetzeskonforme Archivierung und Auswertung.**

Weitere Informationen auf **www.fleet.vdo.de** oder unter **+49 69 7603-1345**.

10 DIGITALER TACHOGRAPH VDO

VDO

INHALT

3 Editorial

4 Digi-Tacho
Mobiler Download mit dem „DLD Wide Range II“ von VDO

10 Fragen zum Digi-Tacho
Experten-Plattform

12 Mindestlohn
Wie viel, wer bekommt ihn, was gilt im Ausland

16 Neue EU-Verordnung
Seit März 2016 müssen Unternehmer ihre Fahrer in der Tacho-Handhabung schulen

22 Häufig gestellte Fragen
Aktuelles zur Weiterbildung, „Lasi“, MPU und mehr

IMPRESSUM

Vertriebsservice
Telefon + 49 (0) 89/20 30 43-11 00
Telefax + 49 (0) 89/20 30 43-21 00
Mail: vertriebsservice@springer.com

Verlag
Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon (Zentrale) +49 (0)89/20 30 43 -0
Fax (Redaktion) +49 (0)89/20 30 43-29 83

Geschäftsführer:
Peter Lehnert
Verlagsleiterin:
Katrin Geißler-Schmidt

Redaktion
Gerhard Grünig (v.i.S.d.P.)
E-Mail: gerhard.gruenig@springer.com

Redaktionsassistenz
Sabine Grassl
E-Mail: sabine.grassl@springer.com
Teresa Höller
E-Mail: teresa.hoeller@springer.com

Leitung Herstellung
Maren Krapp
Grafik/Layout
Heinke Friedl

Anzeigenleitung
Andrea Volz (verantwortlich)
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-21 24
E-Mail: andrea.volz@springer.com

Druck
M.K. Offsetdruck und Verlags GmbH
Industriestr. 71/1
74927 Eschelbronn

© Titelbild: Arno Bachert / fotolia.com

© Erwin Fleischmann

Was uns bewegt

Aktuell haben Sie das „Kontrollpraxis“-Booklet Nummer sechs in Händen. War der kompakte Helfer bislang vor allem eine Sammlung von Leseranfragen, die unsere Experten kompetent beantwortet haben, widmen wir uns in Teil 6 jetzt vor allem zwei großen Themenblöcken: Mindestlohn und Unterweisungspflicht Digitales Kontrollgerät.

Beide Themen sind aktuell und wir merken in der täglichen Arbeit, dass immer noch viele Fahrer und Unternehmer Probleme in der Umsetzung haben. Hier also alle Fakten – wobei für beide Themen gilt: Es ist Leben drin. Will heißen, dass es immer wieder Änderungen gibt. Wir empfehlen daher regelmäßig auf unseren Websites vorbei zu schauen. Da findet sich alles Wissenswerte: **www.trucker.de** und **www.verkehrsrundschau.de**.

Und auch diesem Mal konnten wir nicht alle Themen auf 24 Seiten unterbringen. Auch da hilft das „World Wide Web“ zielgerichtet weiter. Auf **www.eu-bkf.de** findet sich hilfreiches zum Thema Aus- und Weiterbildung. Auf **www.heinrich-vogel-shop.de** halten die Kollegen mit ihren Fachbüchern viel Know-how für Fahrer und Unternehmer bereit. Auf weitere Anregungen freuen wir uns.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Gerhard Grünig
Chefredakteur

Anzeige

10 DIGITALER TACHOGRAPH VDO

Noch schneller einsatzbereit

DIGI-TACHO HANDHABUNG Das neue „DLD Wide Range II“ von VDO macht Downloads von Tachographendaten noch einfacher. Dank integrierter mobiler Kommunikation (SIM) und Plug-and-play-Kabel ist es sofort einsatzbereit.

Anzeige

Schnell einsatzbereit: **Mit der neuen VDO DLD Wide Range II bietet Continental jetzt eine noch einfachere Lösung, um Massenspeicherdaten des Digitalen Tachographen und Fahrerkartendaten per Funk zu übertragen.**

Anzeige

Das Problem kennt jeder Fuhrparkleiter: Die Flotte ist weit verstreut im Bundesgebiet, die Fahrzeuge kommen selten bis gar nicht auf den Speditionshof. Trotzdem verlangt der Gesetzgeber den regelmäßigen Download der Daten, damit der Unternehmer seiner Aufzeichnungspflicht nachkommt.

Auf zukünftige Telematiklösungen ausgelegt

VDO, bekannter Hersteller hochwertiger Digitaler Tachographen, geht mit der aktuellen Erweiterung des Produktportfolios dieses Problem an und bietet jetzt mit der neuen VDO DLD Wide Range II einen direkt einsatzbereiten, webbasierten Service, mit dem Spediteure und Fuhrparkbetreiber ab sofort die Massenspeicherdaten des Digitalen Tachographen (DTCO) und die Fahrerkartendaten per Funk übertragen können.

Das Gerät in Erstausrüsterqualität ist dank integrierter mobiler Kommunikation (SIM) schnell betriebsbereit. Die Hardware ist bereits dafür gerüstet, künftig auch Telematikfunktionen wie etwa Positionsaufzeichnung oder Fahrzeug-Diagnose mittels CAN oder zusätzlichen Eingängen über das Gerät anzubieten.

Einhaltung gesetzlicher Archivierungsfristen

Unternehmer, deren Fahrzeuge nur selten das Betriebsgelände anfahren, stellen mit der DLD Wide Range II sicher, dass gesetzliche Archivie-

Anzeige

Kann künftig entfallen: **Der umständliche manuelle Download, für den man das Fahrzeug auf dem Hof braucht, kann mit dem DLD Wide Range II entfallen.**

rungsfristen eingehalten werden. Die Massenspeicher- und Fahrerkartendaten werden automatisch per GPRS (Mobilfunknetz) heruntergeladen, während das Fahrzeug unterwegs ist – entsprechend einer vorher festgelegten Auftragsliste. Die Unternehmenskarte bleibt im Büro.

Gegenüber der Vorgängerversion hat Continental die Hardware komplett neu aufgesetzt. Dank 512 MB Speicherkapazität, zusätzlicher CAN-Schnittstellen sowie digitaler Ein- und Ausgänge ist das Gerät gerüstet, um in naher Zukunft auch Telematikfunktionen zu bedienen. Dann lassen sich zum Beispiel Fahrerverfügbarkeit und Fahrzeug-Diagnose-Informationen auswerten. Schon heute haben Spediteure mit dem integrierten GPS-Modul die Position ihrer Lkw stets im Blick. Das System ist zudem kompatibel zu der wifi-basierten Lösung DLD Short Range II, bei der die Fahrzeuge zum Auslesen auf dem Betriebshof stehen. Unternehmer können so bei Bedarf ganz einfach auf die funkbasierte Variante wechseln oder gemischte Fuhrparks für Langstrecken- und kürzere Distributionstransporte optimal ausrüsten. Darüber hinaus lassen sich zusätzliche Dienste aus dem Flottenmanagement bei Bedarf auch im Nachhinein hinzubuchen. Die dazu nötige Firmware ist über die Luftschnittstelle FOTA übertragbar.

Direktzugriff auf webbasierten Service

Ein weiterer Vorteil der DLD Wide Range II: Der Kunde muss keine lokale Anwendung mehr installieren, sondern greift online auf den nun webbasierten Service zu. Dafür loggt er sich einfach auf dem Server des Flottenmanagementsystems VDO TIS-Web ein. „DLD WR II ergänzt unsere eng aufeinander abgestimmte Familie aus digitalem Tachographen, Telematikanwendungen mit Front- und Backend und Apps. Spediteure und Disponenten können ihre Flotte so effizienter managen", sagt Dr. Lutz Scholten, Leiter des Segments Tachographs, Telematics and Services bei Continental. Das System lässt sich auch mit den Flottenmanagementlösungen anderer Anbieter zuverlässig bedienen. Erhältlich ist es über den VDO Fachhandel.

Ergänzend zum vereinfachten Datendownload bietet sich zur Verarbeitung der Tachodaten die webbasierte Flottenmanagementsoftware TIS-Web an, die seit 1994 erhältlich ist und bereits von mehr als **20.000 Unternehmen europa-**

Anzeige

weit genutzt wird. Damit kann der Fuhrparkleiter alle Vorteile einer komfortablen Datenmanagement-Lösung nutzen, ohne in eine eigene IT-Infrastruktur investieren oder eine bereits vorhandene Lösung anpassen zu müssen. Ergänzend zur Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften für die Archivierung von ausgelesenen Daten bietet TIS-Web dem Nutzer zahlreiche Mehrwertfunktionen wie das Fahrzeug-, Fahrer- und Logistikmanagement.

Immer auf dem aktuellsten Stand

Durch automatische Aktualisierungen per Internet ist das System immer auf dem neuesten Stand. Die Archivierung der Daten erfolgt in einem professionellen Datencenter – ein Vorteil bei dezentral organisierten Fuhrparks mit mehreren Niederlassungen sowie kleineren Fuhrparks ohne EDV-Lösung. Für den Datenzugriff werden nur ein handelsüblicher Computer sowie ein entsprechender Internetzugang benötigt.

Die Monatsgebühren sind abhängig von der Anzahl der erfassten Fahrer und Benutzer sowie vom genutzten Funktionsumfang. Die Daten werden automatisch in einem professionellen, passwort-geschützten Datencenter gesichert. Die verschlüsselte Datenübertragung garantiert maximalen Schutz vor Datenmissbrauch, eine flexible Benutzerverwaltung ermöglicht die Vergabe von individuellen Zugriffsrechten und Passwörtern. Auch der Datenexport in hauseigene Systeme sowie die Weiterverarbeitung ist problemlos möglich.

Der praktische Helfer: Mit der VDO Driver App lassen sich Lenk- und Ruhezeiten zur Archivierung an TIS-Web übertragen und einsehen. Das erleichtert zum Beispiel die Streckenplanung.

Anzeige

Noch mehr Vorteile für die Nutzer
Darüber hinaus bietet TIS-Web weitere Vorteile, beispielsweise im Fahrermanagement:

Fahrermanagement: Mit den umfangreichen Anwendungen zum Fahrzeugmanagement kann der Spediteur darüber hinaus zusätzlich Einsparpotenziale bei den Fahrern realisieren – so lässt sich der Kraftstoffverbrauch von einzelnen Fahrzeugen oder der gesamten Flotte analysieren und entsprechende Maßnahmen zur Senkung des Verbrauchs einleiten oder basierend auf den aktuellen Lenk- und Ruhezeiten auch die Routenplanung effizienter gestalten.

Fahrzeugmanagement: Der Fahrzeugeinsatz lässt sich optimieren. Eine übersichtliche Darstellung der Fahr- und Standzeiten zeigt den Nutzungsgrad Ihrer Fahrzeuge und liefert wichtige Hinweise für die Fahrzeugdisposition. Stammdaten können einfach angelegt und effizient verwaltet werden. Mit TIS-Web lassen sich Fuhrparks in mehrere logische Einheiten unterteilen sowie Daten von mehreren Firmen verwalten.

Logistikmanagement: Zudem lässt sich das System zur Fuhrparksteuerung einsetzen. Positionsdaten in Verbindung mit den aktuellen Restlenkzeiten der Fahrer sind für jeden Disponenten eine große Hilfe. So kann er Aufträge effektiv vergeben, ohne dabei Leerlaufzeiten und damit hohe Kosten in Kauf nehmen zu müssen. Ist im Fahrzeug ein digitaler Tachograph DTCO 1381 ab Release 2.0a verbaut, können neben den Positionsdaten Informationen zum VDO Counter angezeigt werden.

Unabhängig vom DTCO Release wird der Beladungszustand übertragen, der manuell vom Fahrer eingetragen wird. So können schnell freie Kapazitäten ermittelt werden und man sieht, wie viel Lenkzeit die Fahrer noch zur Verfügung haben.

Vorteile für Fahrer:
Zudem vereinfachen Apps den Alltag des Fahrers – etwa die Abfahrtskontrolle.
Vor Fahrtbeginn können die Fahrer die Ergebnisse der Abfahrtskontrolle per TIS-Web Fleet App erfassen, Kommentare zu den Mängeln ergänzen und diese zusammen mit bis zu zwei Fotos an TIS-Web übertragen. Damit ist die Werkstatt im Bild und kann sich schneller um die Mängel kümmern. Zudem kann die Dispo über die App mit dem Fahrer Text-Nachrichten austauschen und ihn schnell informieren.

Der Fahrer hat mit der Driver App immer seine Restlenkzeiten im Blick und bekommt eine Warnung, wenn er eine Pause machen muss.
Auch manuelle Nachträge gestalten sich dank intuitiver Benutzerführung der App leichter – in Verbindung mit dem neuen DTCO 2.2 geht dies schneller denn je.

Insgesamt sorgt die Kombination aus digitalem Tachographen, TIS-Web und mobilen Anwendungen wie Apps für eine Lösung aus einer Hand, die den Flottenbetrieb effizienter und komfortabler macht.

Hier wird Ihnen geholfen

EXPERTEN-PLATTFORM VDO bietet unter **http://www.fleet.vdo.de** hilfreiche Infos rund um den Digi-Tacho. Hier einige Beispiele.

Allgemeine Fragen zur Nutzung des Digi-Tachos sowie zum Download.

Muss ich einen manuellen Nachtrag durchführen?
Laut EU Verordnung sind alle Zeiten eines Lenkers lückenlos zu dokumentieren – vorzugsweise auf seiner Fahrerkarte. Ist das nicht möglich, so müssen Fahrer vor der Fahrt eine Bestätigung (EU Formblatt) der Firma über die letzten 28 Tage mit sich führen.

Warum werden meine Zeiten auf nicht beeinflussbare Weise im digitalen Tacho berechnet?
Die Berechnung der Zeiten erfolgt durch festgelegte Parameter, die in der EU Verordnung festgelegt sind – unabhängig vom Hersteller für digitale Fahrtenschreiber.

Warum dauert der Datendownload so lange?
Da die Schnittstelle der digitalen Fahrtenschreiber mittels EU Verordnung technisch festgelegt ist, ist die Geschwindigkeit des Datendownloads nur bedingt beeinflussbar, da diese Schnittstelle grundsätzlich keine schnelle Datenübertragung zulässt.

Gibt es keine schnellere oder einfachere Möglichkeit des Datendownloads?
Doch, indem das Downloadgerät (Downloadkey) korrekt eingestellt wird. Neuere digitale Fahrtenschreiber-Generationen unterstützen den „fast Download", diese können mit Hilfe eines aktuellen Downloadkeys eine 2-fache Downloadgeschwindigkeit erzielen.

Zudem gibt es die Möglichkeit, ein Gerät für den automatischen Download (Funkübertragung) im Fahrzeug zu installieren. Somit ist kein Zeitaufwand beim Herunterladen der Daten des Fahrzeugs und der Fahrerkarte mehr notwendig. Alles passiert vollautomatisch im Hintergrund.

„Keine Berechtigung" beim Downloadkey DLK Pro?

Ich habe den VDO DLK Pro zum Auslesen des Tachografen. Wenn ich den DLK am Tachografen im LKW anstecke, dann dauert das rund 15 Minuten und leuchtet grün. Soweit in Ordnung. Wenn ich aber die Fahrerkarte im DLK anstecke, dann sagt mir der DLK „keine Berechtigung". Ich kann auch keine Fahreraktivitäten auf dem PC anschauen. Man sieht zwar, dass zu diesem Datum etwas stattgefunden hat, mehr jedoch nicht. Braucht man hierfür eine zusätzliche Software und ist diese Pflicht?
Ist dieser Auslesevorgang richtig und ausreichend?
Antwort:
Sie haben offensichtlich einen Downloadkey, der noch nicht freigeschaltet ist – war anfangs auch nicht automatisch inkludiert sondern wurde über eine zusätzliche Freischaltkarte aktiviert. Die aktuellen Versionen haben dies bereits inkludiert. Seit März 2016 gibt es ein Update, bei dem die noch nicht aktivierten DLK Pro-Kartenleser kostenlos automatisch aktiviert werden. Es ist jedoch verpflichtend, auch die Fahrerkarte auszulesen. Je nach Archivierungssoftware kann dies auch mit einem zusätzlichen Kartenleser (extern – USB) heruntergeladen werden.

Alternativ kann auch der Downloadkey die Fahrerkarte im Zuge des Herunterladens des Massenspeichers (Fahrerkarte muss ebenfalls im Digitacho stecken) mit heruntergeladen werden (DLK muss in den Einstellungen den Fahrerkarten-Download aktiviert haben).

In jedem Fall erfolgt die Archivierung und Auswertung der Daten mittels Archivierungssoft-

ware (z. B. TIS Web). Lediglich das Herunterladen der Daten alleine entspricht nicht den gesetzlichen Anforderungen!

Keine Daten vom LKW, aber Fahrerkarte wird korrekt ausgelesen. Warum?

Ich habe keine Daten vom Lkw in einem bestimmten Zeitraum, Fahrerkarte wird aber korrekt ausgelesen. Ich verwende DLK Pro. Warum?

Antwort:

1) Laden Sie auch regelmäßig den Massenspeicher von Ihrem digitalen Fahrtenschreiber in Ihre Archivierungssoftware?

Wenn nicht, dann kann es – je nach Archivierungssoftware – beim Erstellen von Berichten vorkommen, dass gewisse Teile nur von den Massenspeicher-Daten zur Berichterstellung herangezogen werden.

Wenn nur Daten von der Fahrerkarte heruntergeladen werden, ist das somit zu wenig und entspricht auch nicht den gesetzlichen Vorschriften.

2) Wenn die Fahrzeugdaten nur teilweise fehlen (Lücken), kann es auch folgende Ursache sein:

Da der Downloadkey standardmäßig auf „seit dem letzten Download" eingestellt ist, werden auch nur die (Fahrzeug) Daten heruntergeladen, die seit dem letzten Download neu hinzugekommen sind.

Wird nun der (Fahrzeug) Download aus irgendeinem Grund unterbrochen (unbeabsichtigtes Abziehen etc.), so merkt sich der Downloadkey zwar das Datum des Downloads, allerdings hat er wegen der Unterbrechung keine Daten heruntergeladen. Somit fehlen Daten.

Beim neuerlichen Datendownload werden aber wiederum nur die neuesten Daten angefordert (seit dem letzten Download auch wenn dieser fehlerhaft war). Die alten, fehlenden Daten, werden allerdings nicht mehr heruntergeladen.

Lösung: Den DLK Pro auf „kompletten Massenspeicher" konfigurieren (Arbeitsplatz / Keytools / Start exe), den Download wiederholen und nach erfolgtem Download sollten alle Daten wieder verfügbar sein.

Anschließend kann der DLK Pro wieder auf „seit dem letzten Download" eingestellt werden. Dann lädt er auch schneller herunter.

Wir wollen einen DLK Pro Download Key einsetzen. Gibt es eine Limitierung bei der Anzahl von Fahrzeugen und Fahrern? Wir haben aktuell 8 Lkw und 14 Fahrer zum Downloaden. Zur Zeit verwenden wir einen schon älteren VDO Downloadstick plus Kartenleser um unsere Daten im ddd Format an eine externe Firma zu senden, die die Auswertung / Archivierung vornimmt. Können wir mit dem DLK Pro diese Vorgehensweise beibehalten?

Der DLK Pro Downloadkey hat keine Limitierung bezüglich der Anzahl von Fahrern und/oder Fahrzeugen. Lediglich die Speichermenge ist begrenzt. Sie können den „neuen" Downloadkey genauso verwenden wie den bisherigen – allerdings ist hier schon ein Kartenleser integriert. Eine Begrenzung gibt es nur bei DLK Pro TIS Compact – allerdings hier nur bei der Auswertung (fünf Fahrzeuge – zehn Fahrer), nicht beim Download selbst.

Wenn Sie die Daten der Fahrerkarten bzw. der Fahrzeuge automatisch versenden wollen, so empfehlen wir ein Remote Download Device DLD. Das DLD System bringt die Daten vollautomatisch ins Büro,

Sie müssen dann mit einem solchen System weder den Fahrern noch den Fahrzeugen hinterherlaufen.

Mindestlohn – und kein Ende

DEUTSCHLAND vs. EU Einem Arbeitnehmer die Möglichkeit zu geben, mit einem Mindestlohn sein Leben zu finanzieren, ist eine gute Idee – wenn die EU nicht in einigen Punkten eine ganz andere Meinung hätte.

Die EU-Kommission will sich nicht mit dem deutschen Mindestlohn in aktueller Form abfinden. Deshalb hat sie ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Kritisch sieht man in Brüssel, dass ausländische Unternehmen auch für Transitfahrten den Mindestlohn zahlen sollen. Das verstoße, so die Eurokraten, gegen den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr. Um Sozialdumping zu verhindern, gebe es andere Maßnahmen. Auch die damit verbundenen Dokumentationspflichten sollen ausländische Transportunternehmen systematisch benachteiligen.

Nach dem Veto kam die Lockerung

Unmittelbar nach Einführung des deutschen Mindestlohns hatte nicht nur die EU Bedenken,

© S. Engels/Fotolia

sondern auch Transportfirmen einiger Nachbarländer beschwerten sich. Verdruss herrscht vor allem über die umfangreiche Dokumentationspflicht. In der Folge hat das Bundeskabinett den Entwurf einer Verordnung beschlossen, die „Mindestlohndokumentationspflichten-Einschränkungs-Verordnung". Sie trat zum 1. Januar 2015 in Kraft. Seither müssen Arbeitgeber nur in solchen Fällen den Beginn und das Ende der Arbeitszeit aufzeichnen, in denen ein Arbeitnehmer weniger als 2958 Euro brutto monatlich verdient. Dazu im Anschluss noch mehr.
Damit sei gewährleistet, dass der Mindestlohn auch bei hohen monatlichen Arbeitsvolumen nicht unterlaufen werden kann. Umgekehrt kann man die aufwändige Dokumentation zumindest bei einigen Beschäftigungsverhältnissen sparen.

2000 Euro statt 2958 Euro

Bei Arbeitsverhältnissen mit längerem Bestand müssen Arbeitgeber seit 1. August 2015 Beginn, Ende und Dauer der Arbeitszeit nicht mehr aufzeichnen, wenn der regelmäßige Lohn 2000 Euro brutto übersteigt und die letzten zwölf Monate auch nachweislich bezahlt wurde. Für Saisonar-

GLEICHER (MINDEST)LOHN FÜR BEREITSCHAFTSZEIT?

Kürzlich hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) entschieden, dass ein Arbeitnehmer sowohl für Vollarbeit als auch für Bereitschaftszeiten einen Anspruch auf den gesetzlichen Mindestlohn hat. Eine Unterschreitung sei allerdings erlaubt, solange dieser rechnerisch aufgrund des monatlichen Grundgehalts die 8,50 Euro je Zeitstunde erhalte. Das heißt: Bereitschaftszeit von Lkw-Fahrern dürfen Transporteure und Spediteure auch geringer als Vollarbeit vergüten, solange der Stundenlohn am Ende des Monats im Durchschnitt über der 8,50-Euro-Grenze liegt. Bei 200 Stunden im Monat muss der Mitarbeiter zum Beispiel auf einen Grundlohn von mindestens 1700 Euro kommen. Für die Praxis bedeutet das Urteil: Wurde seit dem 1. Januar 2015 für Bereitschaftszeiten nichts oder weniger als der gesetzliche Mindestlohn gezahlt und kommt am Monatsende kein rechnerischer Bruttostundenlohn von 8,50 Euro heraus, könnten Nachforderungen anstehen. Um Ärger zu vermeiden, sollten betroffene Unternehmer und Fahrer das Gespräch suchen und Betriebsvereinbarungen und Arbeitsverträge ändern. Zudem ratsam: Durch die Entscheidung des BAG entstehende Lohnsteigerungen bei den Dienstleistungen einpreisen und die geplante Anhebung des Mindestlohns auf 8,84 Euro je Stunde ab 2017 im Blick haben.

beiter und Minijobber bleibt die Aufzeichnungspflicht aber bis zur Einkommensschwelle von 2958 Euro unverändert. Bei der Auftraggeberhaftung hat Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) inzwischen klargestellt, wen der Gesetzgeber wirklich meint. Aktuell vertreten die beteiligten Behörden und Ministerien die Ansicht, dass ein Auftraggeber nur dann unabhängig vom eigenen Verschulden für Ansprüche der Arbeitnehmer eines Subunternehmers haftet, wenn er sich vertraglich dazu verpflichtet hatte, eine bestimmte Dienst- oder Werkleistung zu erbringen und diese nicht mit eigenen Arbeitskräften erledigt, sondern sich zur Erfüllung dieser Verpflichtung eines oder mehrerer Subunternehmen bedient. Im Mindestlohngesetz MiLoG steht dies aber nicht explizit.

Mindestlohn kein Kündigungsgrund

Übrigens ist die Kündigung eines Arbeitsverhältnisses unwirksam, wenn sie von dem Arbeitgeber als Reaktion auf eine Geltendmachung des gesetzlichen Mindestlohnes ausgesprochen wurde. Dies entschied das Arbeitsgericht Berlin. Dort hatte ein Mann geklagt mit einer regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit von 14 Stunden. Dafür bekam er eine Vergütung von monatlich 315 Euro, ein Stundenlohn von 5,19 Euro.

Er forderte von dem Arbeitgeber den gesetzlichen Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde, worauf der Arbeitgeber eine Herabsetzung der Arbeitszeit auf monatlich 32 Stunden bei einer Monatsvergütung von 325 Euro (Stundenlohn 10,15 Euro) anbot. Nachdem der Arbeitnehmer die Änderung der Vertragsbedingungen abgelehnt hatte, kündigte der Arbeitgeber das Arbeitsverhältnis. Das Arbeitsgericht hat die Kündigung als eine nach Paragraf 612a des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) verbotene Maßregelung angesehen.

Sonderleistungen Teil des Mindestlohns

Andererseits können Arbeitgeber Sonderzahlungen wie Urlaubs- und Weihnachtsgeld bei der Berechnung des gesetzlichen Mindestlohns in

FRANZÖSISCHER SONDERWEG

FRANKREICHS TRANSPORTMINISTERIUM HAT NACH DER AUSWEITUNG DER MINDESTLOHN-REGELUNGEN AUF FUHRUNTERNEHMEN ANDERER EU-STAATEN ZUM 1. JULI 2016 EINE ÜBERARBEITETE VERSION DER VORGESCHRIEBENEN ENTSENDEBESCHEINIGUNG VERÖFFENTLICHT. DEMZUFOLGE GIBT ES WOHL ZWEI ÄNDERUNGEN:

Bisher waren Transporteure und Spediteure verpflichtet, in einer Entsendebescheinigung den generellen Stundenlohn anzugeben, bevor sie einen Lkw-Fahrer in Frankreich einsetzen.
Inzwischen muss der Stundenlohn ausschließlich für Einsatzzeiten in Frankreich angegeben werden (letzte Zeile in der Bescheinigung). Die bereits ausgefüllten Formulare behalten laut dem GVN ihre Gültigkeit, sofern die betroffenen Betriebe einen Stundenlohn von 9,73 Euro oder mehr angegeben haben.
Bei einem Stundenlohn unter 9,73 Euro empfiehlt der Verband, die Bescheinigung neu auszustellen oder zumindest den Stundenlohn anzupassen. Zudem müssen nun keine Reisekosten (Frais de voyage/Travel costs) mehr angegeben werden (Maut, Diesel etc.).
Auch hierbei ist es laut GVN nicht notwendig, die Entsendebescheinigung erneut auszufüllen, da die alte Variante mehr Informationen als notwendig enthält. Nachdem Frankreich bei Verstößen gegen die Mindestlohnvorschriften zunächst die Strafen ausgesetzt hatte, müssen ausländische Transporteure und Spediteure jetzt damit rechnen, dass Zuwiderhandlungen sanktioniert werden.

bestimmten Fällen anrechnen. Sie könnten herangezogen werden, um die Lohnuntergrenze von 8,50 Euro brutto pro Stunde zu erfüllen. Das entschied jetzt das Bundesarbeitsgericht in Erfurt (Urteil vom 25.05.2016, Aktenzeichen: 5 AZR 135/16), weil das Mindestlohngesetz hier nicht eindeutig ist. Das gelte jedoch nur in den Fällen, in denen die Sonderzahlungen als Entgelt für tatsächliche Arbeitsleistungen vorbehaltlos und unwiderruflich gezahlt würden – quasi wie ein 13. Gehalt. Das Bundesarbeitsgericht bestätigte damit die Rechtsprechung der Vorinstanzen. Der Präzedenzfall für die erste höchstrichterliche Entscheidung seit Mindestlohneinführung vor knapp eineinhalb Jahren kam aus Brandenburg. Damit ist nun eine Angestellte einer Klinik-Cafeteria mit ihrer Klage gescheitert. Ihr war seit 2015 das Urlaubs- und Weihnachtsgeld gemäß Betriebsvereinbarung jeweils anteilig mit den Monatsgehältern ausgezahlt worden. Die Klägerin war der Meinung, ihr stünden die im Arbeitsvertrag vereinbarten Sonderzahlungen in Höhe von jeweils einem halben Monatsentgelt zusätzlich zum Mindestlohn zu.

© André Gieße

Unselige Debatte **8,50 Euro sind ohnehin nicht viel. Aber Deutschland wird von der EU gerügt, weil der Mindestlohn für alle gelten soll, die im Bundesgebiet tätig sind ...**

Ab 2017 gibt es (noch) mehr

Ungeachtet der noch schwelenden Debatten steigt der gesetzliche Mindestlohn in Deutschland Anfang 2017 auf 8,84 Euro brutto pro Stunde. Das legte die Mindestlohn-Kommission von Arbeitgebern und Arbeitnehmern jetzt in Berlin fest. Die Grundlage für die Entscheidung des Gremiums bildet der statistische Tarifindex, der alle Tarifabschlüsse erfasst, die vom 1. Januar 2015 bis zum 30. Juni 2016 wirksam werden. Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) hat bereits eine entsprechende Verordnung erlassen.

Wissenswertes im World Wide Web

Unter der Webadresse **www.der-mindestlohn-wirkt.de** hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) alle wichtigen Aspekte zum Thema gesammelt – darunter auch häufig gestellte Fragen. Da geht es unter anderem um grundsätzliche Dinge, etwa wenn sich tarifliche Regelungen und der gesetzliche Mindestlohn widersprechen. Das BMAS meint dazu: „Der Mindestlohn geht allen entgegenstehenden tarifvertraglichen Regelungen vor, die für die Beschäftigten ungünstiger sind. Ausnahme sind allgemeinverbindliche Tarifverträge auf Grundlage des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes und die Lohnuntergrenze des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes. Hinsichtlich der Lohnhöhe dürfen sie aber ab dem 1. Januar 2017 nicht unter 8,50 Euro (ab dem 1. 1. 2018 nicht mehr unter dem gesetzlichen Mindestlohn) liegen."
Zum Thema grenzüberschreitende Tätigkeiten heißt es: „Für in Deutschland beschäftigte Arbeitnehmer(innen) gelten keine Sonderregelungen. Die mit einer Geldbuße hinterlegte öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Zahlung des Mindestlohns ist auf das Inland beschränkt. Der Arbeitgeber ist jedoch grundsätzlich auch bei Überschreitung der Grenzen an seine arbeitsvertraglichen Verpflichtungen gegenüber den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gebunden. Dazu gehört auch der Anspruch auf Mindestlohn."

Neue EU-Verordnung: **Verkehrsunternehmer müssen dafür sorgen, dass ihre Fahrer bei der Bedienung des Digitachos und den Sozialvorschriften alles richtig machen**

Den nötigen Unterricht sollte man nicht auf die lange Bank schieben

WISSEN FÜR DIE PRAXIS Aufgrund einer neuen EU-Verordnung sind Spediteure und Transporteure seit März 2016 verpflichtet, ihre Fahrer im Umgang mit dem Fahrtenschreiber zu schulen. Unterlassung kann Ärger bringen.

Die Europäische Union (EU) nimmt Güterverkehrsunternehmen deutlicher in die Verantwortung. Künftig haben diese ausdrücklich eine Schulungs- beziehungsweise Unterweisungspflicht gegenüber ihren Fahrern bezüglich der korrekten Bedienung der analogen oder digitalen Kontrollgeräte in Lkw, Bussen und Transportern. Das sieht die neue EU-Verordnung 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr vor, die 2014 bereits in Kraft getreten ist und seit 2. März 2016 vollends gilt. Der darin enthaltene Artikel 33 besagt:

„Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen, dass seine Fahrer hinsichtlich des

PRAXISTIPPS: DAS KONZEPT IST DAS A UND O

Vorher:
Unternehmer sollten den Fahrern verständlich machen, wieso es wichtig für alle Beteiligten ist, dass der Fahrtenschreiber richtig bedient wird und die Sozialvorschriften eingehalten werden.

Selbst schulen/unterweisen:

- ➜ Berücksichtigen Sie den jeweiligen Wissensstand der Fahrer bei der Planung der Schulung/Unterweisung.
- ➜ Organisieren Sie frühzeitig einen Termin für die Schulung, um sicherzustellen, dass die vorgesehenen Fahrer teilnehmen können und kein Zeitdruck herrscht. Legen Sie die Dauer, den Ort und die Gruppengröße der Veranstaltung fest, damit sich alle darauf einstellen können.
- ➜ Lassen Sie sich von Ihren internen Experten und den teilnehmenden Fahrern die Schulung/Unterweisung schriftlich bestätigen – eine aussagekräftige Bescheinigung enthält Angaben zu Ort, Zeit, Umfang und dem genauen Inhalt der Veranstaltung und führt die Referenten und Teilnehmer auf. Wichtig ist auch, dass aus dem Nachweis hervorgeht, an welchen Geräten geübt worden ist.
- ➜ Achten Sie darauf, dass jeder Fahrer die Anweisungen wirklich versteht, diese also eindeutig sind. Bei schlechten Deutschkenntnissen kann zum Beispiel eine Übersetzung hilfreich sein.
- ➜ Unternehmen mit großer Belegschaft oder häufigen Personalwechseln sollten eine Übersicht erstellen und regelmäßig pflegen, die zeigt, welche Fahrer unterrichtet worden sind, bei wem dies noch nicht der Fall ist und wann Auffrischungen fällig sind. Updates sind auch nach jedem Gerätewechsel notwendig.

Schulen/unterweisen lassen:

- ➜ Vergleichen Sie anfangs genau, welche Angebote spezialisierter Schulungseinrichtungen und Bildungsträger am besten zu Ihren Anforderungen passen und buchen Sie anschließend frühzeitig Termine (siehe oben).
- ➜ Lassen Sie sich von den Qualifikationsexperten und den teilnehmenden Fahrern die Schulung/Unterweisung schriftlich bestätigen. Wie bei der internen Lösung sollten Sie aussagekräftige Bescheinigungen anfertigen, aus denen auch die Gerätetypen hervorgehen.

Nachher:
Der Unternehmer sollte beim Auslesen der Daten aus dem Kontrollgerät und der Fahrerkarte prüfen, ob sich alle Fahrer tatsächlich an das Gelernte halten. Gibt es Probleme, sollten mit den Fahrern Einzelgespräch zur Sensibilisierung geführt oder über eine Auffrischung nachgadacht werden. Nützt beides nichts, kann es sinnvoll sein, Maßnahmen wie Anreiz- oder Sanktions-Systeme einzuführen, damit der Fahrer ein eigenes Interesse daran hat, dass es klappt.

Fotolia/Cloures-pic, Stringerfoto (Hintergrund), Fotogestoeber (Häckchen)

ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist; es führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten."

Die EU-Verordnung 165/2014 hebt in zwei Schritten die bisherige EGW-Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr auf und ändert einige Punkte in der EG-Verordnung 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozi-

Mitverantwortung Der Unternehmer haftet dafür, dass Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden

Picture Alliance/dpa/Fredrik von Erichsen

alvorschriften im Straßenverkehr. Die neuen Regelungen gelten unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat und bedürfen keiner größeren Umsetzung in nationales Recht.

Auch Deutschland muss sich daran halten

Das deutsche Fahrpersonalgesetz und die dazugehörige Verordnung mussten bzw. müssen lediglich redaktionell angepasst werden, damit die Verweise auf das übergeordnete Unionsrecht wieder stimmen. Das heißt, auch das deutsche Speditions- und Transportgewerbe ist seit dem 2. März daran gebunden.

Entgegen anderslautender Meldungen begründet Artikel 33 keine grundlegend neue Schulungs- und Unterweisungspflicht. Schon heute sind Verkehrsunternehmer und Fahrer zur ordnungsgemäßen Benutzung des Kontrollgeräts, Speicherung der Daten und deren Vorlage im Fall einer Kontrolle verpflichtet (Artikel 10 VO (EG) Nr. 561/2006 in Verbindung mit Artikel 13 VO (EWG) Nr. 3821/1985). „Verkehrsunternehmen sollten jedoch in Zukunft verstärkt darauf achten, dass die Bedienung des digitalen Tachografen umfangreich in die obligatorische Weiterbildung ihrer Fahrer integriert ist", rät Jörg Rehaag, Leiter Weiterbildung bei der SVG-Zentrale in Frankfurt.

Andernfalls drohen ihnen nach Paragraf 8 des Fahrpersonalgesetzes Bußgelder von bis zu 30.000 Euro. Wer nicht nachweisen kann, dass er der Schulungs- und Unterweisungspflicht nachgekommen ist, haftet zudem für Verstöße seiner Fahrer gegen die neue EU-Verordnung unbegrenzt.

Über Form und Umfang macht der Gesetzgeber leider keine genauen Vorgaben. „Das Ergebnis zählt", sagt Jörg Rehaag. Hauptsache sei, dass die Fahrer fit seien in der Bedienung der Kontrollgeräte und man dies im Fall einer Betriebskontrolle den Kontrolleuren des Bundesamtes für

Güterverkehr oder der Polizei auch beweisen kann.

Eine Pflicht zur regelmäßigen Wiederholung gibt es zwar laut Artikel 33 nicht. Die Rechtsprechung geht aber davon aus, dass eine einmalige Einweisung und Belehrung nicht genügt. Zweifelhaft ist in diesem Zusammenhang, ob die Wiederholung alle fünf Jahre im Rahmen der Berufskraftfahrer-Weiterbildung genügt. Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte kürzere Abstände wählen. „Sobald der Verkehrsunternehmer erkennt, dass ein Fahrer ein Problem mit dem Fahrtenschreiber hat, muss er sowieso sofort reagieren", rät Rehaag.

Fehler – trotz besserem Wissens

Ein Klassiker der Fehlbedienung ist das noch vom Analog-Tacho bekannte, großzügige Auslegen der Pausenzeiten. Dem geht meist ein anderer Klassiker voraus: Die Ladung muss unbedingt zum Kunden, der Disponent hat schon mehrfach angerufen. Also fährt der Lkw-Fahrer los – obwohl die 45-Minuten-Pause noch nicht vorbei ist. Auf ein paar Minuten kommt es ja nicht an.

Ein folgenschwerer Irrtum: „Startet der Fahrer nur eine Minute zu früh, wertet der Tachograf dies nicht als vollständige Fahrtunterbrechung", sagt Sascha Müller, Oberinspektor bei der Bezirksregierung Köln. Meist führt dies zu einer Überschreitung der Lenkzeiten, „denn das Kontrollgerät addiert die neue und die vorausgegangene Fahrzeit", erklärt er. Auch wer ein falsches Zeitsymbol eingibt oder vergisst, nach Feierabend den Tachografen von „Arbeit" auf „Ruhezeit" zu stellen, bevor er in den Urlaub geht, kommt in Erklärungsnöte, wenn die Kontrollorgane die Aufzeichnungen später kontrollierten und Verstöße monierten.

Verstöße kosten bis zu 15.000 Euro

Bedienfehler können Lkw-Fahrer und Güterverkehrsunternehmer teuer zu stehen kommen. Ihnen drohen im schlimmsten Fall Geldbußen von bis zu 5000 beziehungsweise 15.000 Euro (siehe

SO STELLT MAN DIE ZEITSYMBOLE KORREKT EIN

ARBEITSHILFE DER BEZIRKSREGIERUNG KÖLN: WARTEZEITEN AN DER RAMPE RICHTIG ERFASSEN

Zwischen Fahrer, Disponent und Güterverkehrsunternehmer kommt es immer wieder zu Diskussionen, weil Arbeitszeit und Bereitschaftszeit falsch im Digitacho eingestellt werden. Die Bezirksregierung Köln hat nun zur Klarstellung ein Schaubild veröffentlicht. Klassische Bereitschaftszeiten sind neben Wartezeiten an der Rampe, bei der Zoll- und Grenzabfertigung oder wegen Fahrverboten auch Zeiten, die im Wechsel eingesetzte Fahrer auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine verbringen. Gleiches gilt, wenn Fahrer ihren Lkw auf einer Fähre oder beim Zugtransport begleiten.

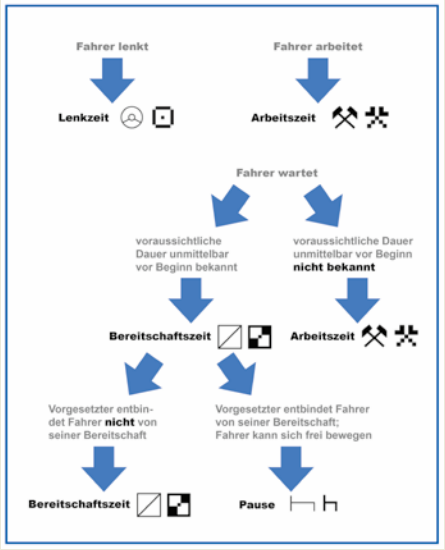

Tabelle unten). Transporteure und Spediteure haben dafür zu sorgen, dass die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden, der Tachograf funktioniert und die Fahrer diesen ordnungsgemäß benutzen!

Wie bereits angemerkt: Seit 2. März sind sie laut neuer EU-Verordnung 165/2014 sogar ausdrücklich verpflichtet, Fahrer angemessen zu unterweisen und zu schulen.

Darüber hinaus entstehen arbeitsrechtliche Probleme, wenn nicht alles wie vorgeschrieben läuft. Beim Arbeitsschutzdezernat 55 der Bezirksregierung Köln gehen jährlich 2000 anonyme Anzeigen von Fahrern ein. Viele beschweren sich, dass sie auf Druck der Disponenten den Digitacho auf „Pause" statt auf „Arbeit" schalten müssen, wenn sie auf unbestimmte Zeit an einer Laderampe von Industrie oder Handel warten. Damit verstoßen die Unternehmen bewusst gegen geltende Regelungen, denn Wartezeiten sind in den meisten Fällen als Arbeits- oder Bereitschaftszeit zu verbuchen.

Muss der Fahrer beispielsweise warten, bis ihm anzeigt wird, an welcher Rampe sein Lkw entladen wird, ist dies normale Arbeitszeit. Er muss den Zeitgruppenschalter dann am Kontrollgerät auf „andere Arbeit" umstellen, indem er das Bergbausymbol drückt. Da er nicht weiß, wie lange er warten muss, kann er über seine Zeit nicht frei verfügen. Laut Gesetzgeber ist genau dies aber die wichtigste Anforderung an eine Ruhepause.

Streit über Arbeits- und Bereitschaftszeit

Anders verhält es sich, wenn er vorab weiß, wann der Lkw entladen wird und bis dahin auf dem Hof des Verladers warten muss. In diesem Fall ist der Digitacho auf „Bereitschaftszeit" zu stellen. Diese gilt weder als Arbeits- noch als Ruhezeit, da der Fahrer sich zur Aufnahme der Arbeit bereithalten muss. Er ist zwar nicht verpflichtet, am Arbeitsplatz – dem Lkw – zu bleiben, doch frei verfügen kann er über seine Zeit auch nicht. Nur wenn Unternehmer ihre Fahrer schriftlich von dieser Bereitschaft entbinden, sodass sie etwa in der Kan-

BEI VERSTÖSSEN DROHEN SAFTIGE BUSSGELDER

ARBEITSHILFE DER BEZIRKSREGIERUNG KÖLN: WARTEZEITEN AN DER RAMPE RICHTIG ERFASSEN

Verstoß	Bußgeld Fahrer	Bußgeld Unternehmer
Fehlende/nicht rechtzeitige Vorlage der Bescheinigung nach § 20 FPersV über arbeitsfreie Tage (7-Tageszeitraum)	erste 24 Stunden: keine Kontrolle möglich: 250 € Kontrolle erschwert: 75 € für jeden weiteren Tag: keine Kontrolle möglich: 60 € Kontrolle erschwert: 30 €	erste 24 Stunden: keine Kontrolle möglich: 750 € Kontrolle erschwert: 250 € für jeden weiteren Tag: keine Kontrolle möglich: 180 € Kontrolle erschwert: 90 €
Nicht für das ordnungsgemäße Funktionieren/Benutzen des Kontrollgerätes/ der Fahrerkarte gesorgt	je 24-Stunden-Zeitraum: 250 €	je 24-Stunden-Zeitraum: 750 €
Keine Eintragungen für Zeiten vorgenommen, in denen der Fahrer nicht im Lkw ist	je 24-Stunden-Zeitraum: keine Kontrolle möglich: 250 € Kontrolle erschwert: 75 €	-
Ein Symbol nicht oder nicht richtig in das Kontrollgerät eingegeben	je 24-Stunden-Zeitraum: 75 €	-
Aufzeichnungen, Speicherinhalte oder ausgedruckte Dokumente verfälschen, unterdrücken oder vernichten	je 24-Stunden-Zeitraum: 250 €	je 24-Stunden-Zeitraum: 750 €
Einrichtung zur Verfälschung, Unterdrückung/ Vernichtung von Aufzeichnungen/ Speicherinhalten im Lkw bereithalten	5000 €	15.000 €

Quelle: „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht LV 48" des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik. Bei fahrlässigem Handeln kann der Regelsatz bis zur Hälfte reduziert werden.

tine essen gehen können, darf die Wartezeit als Pause verbucht werden. Weil hier immer wieder Fehler passieren, hat die Bezirksregierung Köln jetzt die wichtigsten Regeln in einem Schaubild zusammengestellt (siehe Grafik S. 19).

Das Kontrollgerät wertet aufgezeichnete Bereitschaftszeiten von 15, 30 beziehungsweise 45 Minuten als gesetzlich konforme Fahrtunterbrechung. Fahrtunterbrechungen dürfen aber nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden, es sei denn, diese dauern mindestens drei Stunden und der Fahrer kann frei über diese Zeit verfügen.

Bereitschaftszeiten sind zu entlohnen

Grundsätzlich ist der Fahrer verpflichtet, Zeiten, die der Digitacho nicht automatisch aufzeichnet, manuell einzugeben, um einen lückenlosen Nachweis des aktuellen Arbeitstages und der vorausgehenden 28 Kalendertage vorlegen zu können. Dazu gehören neben den Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten vor allem manuelle Nachträge zu Arbeiten, die der Fahrer vor und nach seiner Lenktätigkeit erledigt hat, beispielsweise Anfahrten zum Lkw, Be- und Entladen, Fahrzeugpflege, Ladungssicherung sowie die vorgeschriebene Abfahrtskontrolle.

Dies ist auch aus arbeitsrechtlichen Gründen zu empfehlen, denn häufig streiten sich Fahrer und Arbeitgeber – vor allem nach Kündigungen, vor Gericht über die Vergütung. Nur wer Arbeitszeiten lückenlos erfasst, kann geleistete Überstunden in einem Arbeitsprozess nachweisen.

Auch Bereitschaftszeiten müssen entlohnt werden. Das Bundesarbeitsgericht entschied 2011, dass Bereitschaftszeiten als Beifahrer vergütungspflichtig sind. Entsprechendes gilt für Wartezeiten, da diese „vertraglich geschuldete Arbeit" sind. Allerdings ist für die Branche nicht abschließend geklärt, ob für Bereitschaftszeiten der gesetzliche Mindestlohn zu zahlen oder auch ein geringerer Stundenlohn (zwischen 50 und 100 Prozent des normalen Arbeitslohns) zulässig ist. Es fehlen bislang Gerichtsurteile dazu.

BUCHTIPP

FAHRERANWEISUNG ZUM DIGITALEN KONTROLLGERÄT

Der Verlag Heinrich Vogel, in dem auch VerkehrsRundschau und TRUCKER erscheinen, hat die Fahreranweisung für das digitale Kontrollgerät auf den aktuellen Stand gebracht. Die 12-seitige Broschüre erklärt Berufskraftfahrern schrittweise den Umgang mit dem Fahrtenschreiber und zeigt, welche rechtlichen Neuerungen sie seit März 2016 beachten müssen. Neben rechtlichen Grundlagen, den Mitführ- und Aufbewahrungspflichten sowie Sanktionen bei Verstößen informiert die Broschüre über Aufbau und Bedienung des Fahrtenschreibers. Unter anderem vermittelt sie, welche Symbole einzustellen sind, wie die Ausdrucke zu lesen sind und was es zu beachten gilt, damit kein Nachtrag notwendig ist. Die Kombination aus Checkliste und kompakter Information ist ideal für die schnelle Wissensvermittlung. Im Fall von Verstößen und Haftungsfragen kann das Verkehrsunternehmen mittels der beigehefteten Fahrerbestätigung nachweisen, dass er sein Fahrpersonal unterwiesen hat.

Mehr unter: www.heinrich-vogel-shop.de

Schon um Rechtsstreitigkeiten mit Fahrern zu vermeiden, sollten Transporteure und Spediteure auf eine saubere Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten achten. Wer seine Fahrer anweist, den Digitacho auf „Pause" zu stellen, um sich eine mögliche Vollvergütung der Bereitschaftszeiten zu sparen, handelt auf jeden Fall rechtswidrig.

Anzeige

Von 95 bis zum „Depperltest“

HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN Noch immer ist die Berufskraftfahrerqualifikation für einige ein Buch mit sieben Siegeln. Andere haben Angst vor der MPU.

Allgemeine Fragen:

Ich mache aktuell eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer (BKF). Den Führerschein der Klassen C/CE habe ich bereits erfolgreich bestanden. Kann ich jetzt meine Fahrerkarte beantragen und darf ich damit in der Ausbildung fahren? Einen Führerschein mit Schlüsselzahl 95 bekomme ich wohl erst nach der Ausbildung.

Antwort: Während der Berufsausbildung zum BKF dürfen Auszubildende mit einem Führerschein der Klasse C/CE auch ohne Schlüsselzahl 95 fahren – auch zu gewerblichen Zwecken. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass man eine Kopie des IHK-Ausbildungsvertrags mitführt. Und Achtung: Das ist eine rein deutsche Regel, die nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr gilt! Ausnahme sind für jedes EU-Land separat bei den zuständigen Behörden zu erfragen.

Ich bin im Besitz des Führerscheines der Klasse C/CE, allerdings fehlt mir der Eintrag der Schlüsselzahl 95. Ich könnte jetzt in der Spedition meines Vaters als Aushilfe fahren. Das wäre ein Job, bei dem ich die letzten eineinhalb Stunden übernehmen würde, weil auf dieser Tour die Fahrtzeit eines Fahrers nicht ausreicht. Auf dieser Etappe ist der Lkw grundsätzlich leer. Darf ich das und wie sieht's mit der Fahrerkarte aus?

Antwort: Leerfahrten dürfen nach aktueller Rechtslage ohne Schlüsselzahl 95 durchgeführt werden. Die Fahrerkarte ist aber in jedem Fall zu stecken. Weitere Rahmenbedingungen, etwa wie man zum Einsatz kommt, wie der andere Fahrer zurück kommt, dass das zur Arbeitszeit gehört, etc. wären noch gesondert zu klären. Nach gängiger Auffassung wäre eine Anfahrt mit dem Pkw Arbeitszeit, die nachgetragen werden muss.

Ich fahre demnächst im gewerblichen Güterkraftverkehr mit einem VW T6 Kastenwagen mit Lkw-Zulassung. Das zulässige Gesamtgewicht liegt unter 2,8 Tonnen. Muss man in diesem Fall ein Fahrtenbuch führen. Im Unternehmen gibt es auch VW Crafter 3,5-Tonner. Wie sieht es bei diesen Fahrzeugen mit Fahrtenbuch oder Tageskontrollblatt aus?

Antwort: Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 Tonnen unterliegen nicht dem Fahrpersonalrecht bzw. es ergeben sich keine entsprechenden Pflichten daraus. In diesem Fall müssen nur die Maßgaben des Arbeitszeitgesetzes eingehalten werden. Anders sieht es bei Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen aus. Ist kein analoger oder digitaler Tachograph verbaut – den der Fahrer dann in jedem Fall nutzen muss, muss er Tageskontrollblätter zur Aufzeichnung seiner Lenk- und Ruhezeiten führen.

Ich habe meinen Führerschein der alten Klasse 3 bereits 1978 gemacht. Jetzt kann ich bei einem KEP-Dienstleister einen 7,5-Tonner fahren. Der hat schon ein paar Jahre auf dem Buckel und ist noch mit analogem Fahrtenschreiber ausgestattet. Muss ich trotzdem eine Fahrerkarte beantragen? Die 35-stündige Weiterbildung habe ich gemacht, allerdings habe ich noch keinen Kartenführerschein mit Eintrag der 95 und ein Gesundheitscheck fehlt mir bislang auch.

Antwort: Nach der Beschreibung ist der Einsatz im KEP-Dienst auf jeden Fall gewerblich. Ergo benötigt man dafür die eingetragene Schlüsselzahl 95 im Führerschein. Die wiederum gibt es nur, wenn der alte Führerschein umgeschrieben wird. Zur Umschreibung benötigt man einen gültigen Personalausweis oder Reisepass, das obligate biometrische Lichtbild sowie die Ihnen bereits

Anzeige

vorliegenden Weiterbildungsbescheinigungen nach dem Berufskraftfahrer Qualifizierungsgesetz. Eine Fahrerkarte kann man sich sparen, wenn man sicher ist, nur Fahrzeuge mit Analogtacho zu bewegen. Wegen der ärztlichen Untersuchung sprechen Sie am besten vorher mit der Fürerscheinstelle bzw. dem zuständigen Straßenverkehrsamt.

Medizinisch Psychologische Untersuchung

Mir wurde der Führerschein abgenommen und jetzt muss ich zur Wiedererteilung eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) machen. Irgendwie habe ich Fracksausen. Was erwartet mich da und wie soll ich vorgehen?
Eine der Institutionen bei denen man die MPU machen kann, ist – neben vielen anderen – der TÜV SÜD. Die dortigen Experten raten, am besten schnell zu handeln. Durch frühzeitige Information und entsprechende Vorbereitung kann man enorm viel tun, um die Fahreignung wieder herzustellen. Zentrale Fragen: Warum haben Sie den Führerschein verloren? War es Alkohol bzw. Drogen oder waren es Punkte im Verkehrszentralregister in Flensburg. Für den Termin selbst gilt: Pünktlich sein und wann immer man Fragen hat, fragen. Die MPU selbst besteht aus Fragebögen, Leistungstests, medizinischer Untersuchung sowie einem psychologischen Gespräch. Hilfreich zur Vorbereitung – wobei es immer noch am besten ist, einen Vorbereitungskurs zu machen – ist eine Videoserie des TÜV SÜD (**http://www.tuev-sued.de/fuehrerschein_pruefung/aktuell_informiert/mpu_im_film**).
Und noch ein Tipp: Nachdem Sie sich im Vorfeld gründlich auf die MPU vorbereitet haben (z. B. mit einem Beratungsgespräch) und aus erster Hand wissen, was auf Sie zukommt, nehmen Sie sich für die MPU den ganzen Tag Zeit - so kommen Sie nicht in „Stress". Für weitergehende Infos mal auf die Seite **http://www.tuev-sued.de/fuehrerschein_pruefung/mpu/vorab_informieren** schauen.

Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

Auch zum Thema Anwendungshinweise zum Berufskraftfahrerqualifikationsrecht erreichen uns immer wieder Fragen. Das BAG hat dazu auf seiner Webseite nützliche Hinweise hinterlegt, mit denen sich eigentlich alle Probleme/Fragestellungen lösen lassen. Zu finden unter:
http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sonstige/Anwendungshinweise_Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

Handwerkerregelung

Bezüglich der Handwerkerrichtlinie herrscht offensichtlich noch immer Unklarheit. In dem Punkt verweisen wir auf eine Seite der DEKRA, die alles Wissenswerte kompakt zusammengetragen hat:
http://www.dekra-berufskraftfahrer.eu/fileadmin/Dateien/Checkliste_Info_Handwerkerregelung_BKrFQG.pdf

Ladungssicherung

Ein Kollege hat in seinen Unterlagen eine praktische Scheibe, mit der er die Anzahl der Zurmittel berechnet. Zugegeben hatte er noch nie Problem in einer Kontrollen. Aber da muss es doch was moderneres geben?
Ja, gibt es. Hier mal exemplarisch drei Online-Lasi-Rechner – es gibt natürlich deutlich mehr:
- **http://www.spanset.de/produkte-shop/ladungssicherung/ladungssicherungsrechner-niederzurren.html**
- **http://ladungssicherung.lasiprofi.de/de/niederzurren.html**
- **http://www.eversgmbh.de/Startseite/Sichern/Ladungssicherungsrechner.aspx**

Klassisch geht's mit dem Leitfaden des BGL: **http://www.bgl-ev.de/images/downloads/programme/leitfaden_fuer_fahrer.pdf**
Und wer es topmodern haben will, lädt sich eine meist kostenlose App aufs Smartphone. Auch da gibt es viele Lösungen. Wir haben gute Erfahrungen gemacht mit Brugg, Wistra und SpanSet.

www.fleet.vdo.de

Flottenmanagement leicht gemacht: TIS-Web® Services.

Mit TIS-Web® werden alle Ihre Daten ganz einfach automatisch übertragen. So fahren Sie immer auf der sicheren Seite.

TIS-Web® Datamanagement –
webbasierte Datenauswertung und Archivierung

TIS-Web® Communicator –
Nachrichten und Datenübertragung

TIS-Web® Vehicle Data Service (VDS) –
Position der Fahrzeuge über
DTCO® SmartLink und Smartphone

Weitere Informationen auf **www.fleet.vdo.de** oder unter **+49 69 7603-1345**.

10 DIGITALER TACHOGRAPH VDO

VDO