



Celina Werbinsky

# Transportunternehmen zuverlässig führen

Praxishandbuch

**VOGEL**   
VERLAG HEINRICH VOGEL

Celina Werbinsky

# Transport- unternehmen zuverlässig führen

Praxishandbuch

# Inhaltverzeichnis

---

1	<b>Die «12 Todsünden» der EU</b> .....	1
1.1	<b>Die «Todsündenliste» der Verordnung (EG) 1071/2009 und (EU) 2016/403</b> .....	2
1.1.1	Berufszugangsvoraussetzungen .....	2
1.1.2	Aberkennung der Zuverlässigkeit .....	4
1.2	<b>Die Todsündenliste 2017</b> .....	5
1.2.1	Gruppen von Verstößen .....	5
1.2.2	Schweregrad der Verstöße .....	7
1.2.3	Folgen von Verstößen .....	8
1.3	<b>Mitteilung und Erfassung von Verstößen</b> .....	10
1.4	<b>Folgen der Risikobewertung/Lizenzzugsverfahren</b> .....	11
1.5	<b>Fazit/Ausblick</b> .....	11
1.6	<b>Verordnung (EU) 2016/403</b> .....	12
2	<b>Das richtige Fahrpersonal</b> .....	37
2.1	<b>Auswahl des Fahrpersonals</b> .....	38
2.1.1	Nachweise und Dokumente .....	39
2.2	<b>Einstellung ausländischer Fahrer</b> .....	40
2.2.1	Arbeitnehmer aus EU-Mitgliedstaaten .....	40
2.2.2	Arbeitnehmer aus Drittstaaten .....	41
2.3	<b>Verstöße nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG)</b> .....	43
2.3.1	Rechtsansprüche bei Verstößen gegen das AGG .....	44
2.4	<b>Mindestlohn</b> .....	46
2.4.1	Berechnung des Mindestlohnes .....	47
2.4.2	Mindestlohn bei grenzüberschreitender Mitarbeiterereinsatz .....	50
2.4.3	Unterschreitung des Mindestlohnes .....	50
2.4.4	Auftraggeberhaftung .....	51
2.4.5	Kontrolle und Durchsetzung durch staatliche Behörden .....	53
2.5	<b>Scheinselbstständigkeit</b> .....	53
2.5.1	Merkmale der Selbstständigkeit .....	54
2.5.2	Anhaltspunkte für eine Scheinselbstständigkeit .....	54
2.5.3	Konsequenzen/Rechtsfolgen .....	56
2.6	<b>Weiterbildungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (§ 5 BKrFQG)</b> .....	57
2.6.1	Allgemeines .....	57
2.6.2	Grundqualifikation, § 4 BKrFQG .....	57
2.6.3	Weiterbildung, § 5 BKrFQG .....	57
2.6.4	Kosten für Weiterbildungsmaßnahmen .....	59
2.6.5	Folgen von Verstößen, Kontrolle .....	59
3	<b>Organisation</b> .....	71
3.1	<b>Halterpflichten und Delegation</b> .....	72
3.1.1	Pflichten des Unternehmers als Kfz-Halter .....	73

3.1.2	Haftung des Unternehmers als Kfz-Halter .....	74
3.1.3	Gewinnabschöpfung .....	75
3.1.4	Abwendung der Haftung des Unternehmers als Kfz-Halter.....	76
3.1.5	Der Verkehrsleiter .....	78
3.2	<b>Schutz des Transportgutes</b> .....	79
3.2.1	Haftung des Frachtführers .....	80
3.2.2	Organisationspflichten des Unternehmers/Frachtführers .....	83
3.2.3	Fazit .....	84
3.3	<b>Unterstützung bei der organisatorischen Aufgabe</b> .....	85
4	<b>Arbeitszeit- und Sozialvorschriften</b> .....	95
4.1	<b>Sozialvorschriften im Straßenverkehr</b> .....	96
4.1.1	Regelungen der EU .....	99
4.1.2	Regelungen in Deutschland .....	99
4.1.3	Pflichten des Unternehmers .....	100
4.2	<b>Haftung für Verstöße</b> .....	103
4.2.1	Verstöße gegen das Fahrpersonalgesetz .....	103
4.2.2	Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz .....	105
4.3	<b>Fazit</b> .....	105
5	<b>Datenschutz im Fuhrpark</b> .....	109
5.1	<b>Datenschutz in der Praxis</b> .....	110
5.2	<b>Gesetzliche Grundlagen</b> .....	113
5.2.1	Datenschutzrecht .....	113
5.2.2	EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).....	113
5.2.3	§ 4 Bundesdatenschutzgesetz .....	113
5.2.4	Einwilligung zur Aufnahme personenbezogener Daten .....	114
5.2.5	§ 32 Bundesdatenschutzgesetz .....	115
5.3	<b>Moderne Formen der Überwachung</b> .....	117
5.3.1	Offene GPS-Überwachung .....	117
5.3.2	Verdeckte GPS-Überwachung .....	119
5.4	<b>Kontrolle des Beschäftigtendatenschutzes</b> .....	119
5.4.1	Fazit .....	120
	<b>Serviceteil</b>	
	<b>Stichwortverzeichnis</b> .....	124

### Damit Ihnen das nicht passiert!

#### Palettendiebstahl durch das Fahrpersonal

Unternehmer U hat ein etabliertes Transportunternehmen. Für seinen Großkunden K fährt er mehrere feste Touren im Nahverkehr – jeweils Montag bis Freitag – mit Palettentausch. Eine dieser Touren fährt seit längerer Zeit schon sein Fahrer F. F ist immer pünktlich, zuverlässig und auch ansonsten eher unauffällig.

Eines Tages wird Unternehmer U zu einem persönlichen Gespräch mit dem Geschäftsführer des Großkunden K gebeten. Fahrer F hat kontinuierlich weniger Paletten zurückgegeben, als auf den Papieren/Dokumenten eingetragen. Die Eintragungen und Quittungen/Unterschriften der Lagermitarbeiter hat F jeweils selbst vorgenommen und gefälscht. Dadurch ist dem Großkunden K ein erheblicher finanzieller Schaden entstanden, den er von Unternehmer U erstattet verlangt.

Unternehmer U fällt aus allen Wolken. Ihm werden Videoaufzeichnungen und Nachweise vorgelegt. Darauf angesprochen, gibt Fahrer F zu, allein in den letzten 5 Monaten ca. 290 Paletten an sich genommen und an sogenannte Palettenhändler verkauft zu haben.

Unternehmer U kündigt F fristlos und stellt Strafantrag wegen Unterschlagung, Urkundenfälschung und Betrug. In dem sich anschließenden Strafverfahren gegen Fahrer F stellt sich heraus, dass dieser schon mehrfach einschlägig vorbestraft ist.

Hätte Unternehmer U sorgfältiger bei der Auswahl und Einstellung seines Fahrers F sein müssen?

## 2.1 Auswahl des Fahrpersonals

Die sorgfältige Auswahl des Fahrpersonals ist enorm wichtig, bereitet vielen Unternehmen aber Schwierigkeiten. Dies liegt vor allem daran, dass gute, zuverlässige Fahrer schwer zu finden sind. Die europaweite Harmonisierung des Güterkraftverkehrs hat dazu geführt, dass die Fahrer sich immer strengeren Anforderungen, Vorschriften, Kontrollen und Qualitätsstandards ausgesetzt sehen, und zwar bei vergleichsweise geringem Lohn und schwierigen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) führt regelmäßig Evaluierungen zu den Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer durch. Dabei wurde festgestellt, dass die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge für den Beruf des Kraftfahrers seit dem Jahr 2013 kontinuierlich rückläufig ist. Für das Jahr 2015 kamen auf einen Bewerber rund 2,14 Ausbildungsstellen.\* Die Unternehmen führen dies auf das schlechte Image des Kraftfahrerberufes zurück. Durch den Wegfall der Wehrpflicht bildet auch die Bun-

\* Vgl.: BAG Marktbeobachtung Güterverkehr und Logistik, 2016

## Ordnungsgemäße Benutzung der Fahrtenschreiber

Das Verkehrsunternehmen hat neben dem Fahrer für das **einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung** des **digitalen Fahrtenschreibers** und der **Fahrerkarte** zu sorgen. Die Verkehrsunternehmen und die Fahrer, die einen **analogen Fahrtenschreiber** benutzen, stellen das **einwandfreie Funktionieren** des Fahrtenschreibers und die **ordnungsgemäße Benutzung des Schaublatts** sicher (Art. 32 VO (EU) Nr. 165/2014).

### Zur Erinnerung

Nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 müssen Fahrzeuge, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, grundsätzlich mit einem Kontrollgerät ausgestattet sein. Die Kontrollgeräte zeichnen die zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die Lenkzeit, die sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, die Arbeitsunterbrechungen sowie die Tagesruhezeiten auf. Bei einem analogen Fahrtenschreiber wird außerdem das Öffnen des Gehäuses aufgezeichnet, welches das Schaublatt enthält. Fahrzeuge, die ab dem 01. Mai 2006 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet werden (Art. 27 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006). Die Fahrzeughalter in Deutschland müssen das Kontrollgerät mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren überprüfen lassen (§ 57 b StVZO).

## Schulung und Unterweisung

Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers **angemessen geschult und unterwiesen** werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist. Es führt **regelmäßig 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 können (Art. 33 VO (EU) Nr. 165/2014).

## Aushändigung von Schaublättlern bzw. Ausdrucken

Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern von Fahrzeugen mit einem **analogen Fahrtenschreiber** eine **ausreichende Anzahl Schaublätter** aus, wobei es dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Einsatzes und der Verpflichtung Rechnung trägt, beschädigte oder von einem ermächtigten Kontrolleur eingezogene Schaublätter zu ersetzen. Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem genehmigten Muster entsprechen und sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

Ist ein Fahrzeug mit einem **digitalen Fahrtenschreiber** ausgerüstet, so sorgen das Verkehrsunternehmen und der Fahrer dafür, dass im Falle einer Nachprüfung der **Ausdruck der Daten auf dem Fahrtenschreiber** unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungsgemäß erfolgen kann (Art. 33 VO (EU) Nr. 165/2014, § 1 Abs. 7 FPersV).

## 5.2 Gesetzliche Grundlagen

---

### 5.2.1 Datenschutzrecht

---

Das **Datenschutzrecht** stellt ein **Grundrecht** dar. Es gewährleistet die Befugnis eines jeden Einzelnen, über die Preisgabe und Verwendung seiner persönlichen Daten selbst zu bestimmen (**Recht auf informationelle Selbstbestimmung**). Einschränkungen sind nur im überwiegenden Allgemeininteresse zulässig.

Seit nunmehr 33 Jahren fordern politische Parteien, Datenschutzaufsichtsbehörden, Wissenschaft und Gewerkschaften ein **Gesetz zum Beschäftigtendatenschutz**. Besonders vor dem Hintergrund fortschreitender Digitalisierung und Veränderung der Datenverarbeitung ist die Wahrung der Persönlichkeitsrechte der Arbeitnehmer/Beschäftigten ein wichtiges Thema.

Trotz zahlreicher Versuche gibt es bis heute **keine speziellen gesetzlichen Regelungen zum Beschäftigtendatenschutz**, sodass weiter auf die allgemeinen Regeln des Datenschutzes – das **Bundesdatenschutzgesetz (BDSG)** – zurückgegriffen werden muss. Die Rechtsprechung hat sich in einer Vielzahl von Entscheidungen zwar bemüht, die Rechtslage zu klären. Gleichwohl bleiben einige Fragen offen, die nach wie vor für große Rechtsunsicherheit sorgen. Es ist weiterhin an dem Gesetzgeber, den Beschäftigtendatenschutz **spezialgesetzlich** zu regeln.

### 5.2.2 EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

---

Ab dem 25. Mai 2018 wird die **EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)** gelten. Die EU-Verordnung gilt direkt und unmittelbar, eröffnet aber an einigen Stellen den einzelnen Mitgliedstaaten die Möglichkeit, spezifischere Regelungen zu treffen (sog. Öffnungsklausel).

Deutschland hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und am 27. April 2017 das sogenannte Datenschutz-Anpassungs- und -Umsetzungsgesetz-EU (DSAnpUG-EU) verabschiedet. Kernpunkt ist das in Art. 1 enthaltene **neue Bundesdatenschutzgesetz (BDSG-neu)**, das zusammen mit der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) am 25. Mai 2018 in Kraft tritt.

Der Beschäftigtendatenschutz ist künftig in **§ 26 BDSG-neu** geregelt, welches auf die wesentlichen Regelungen und Strukturen des bisherigen § 32 BDSG zurückgreift. § 26 BDSG-neu ist zwar etwas umfangreicher und regelt vermehrt Aspekte des Beschäftigtendatenschutzes, von einer umfassenden Regelung des Datenschutzes am Arbeitsplatz kann im Ergebnis aber immer noch nicht gesprochen werden.

### 5.2.3 § 4 Bundesdatenschutzgesetz

---

Das Bundesdatenschutzgesetz enthält in § 4 die Vorgaben für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung **personenbezogener Daten**: