

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

4.6.2020

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Bearbeitet von

Per E-Mail: ref-stv11@bmvi.bund.de

Aktenzeichen DLT
III-850-20

Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts

Sehr geehrte [REDACTED],

für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den Entwürfen für eine Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung sowie anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften bedanken wir uns.

Im Rahmen der Befassung mit den übersandten Entwürfen sind wir darauf aufmerksam gemacht worden, dass – augenscheinlich durch Übernahme eines Übersetzungsfehlers in der deutschen Fassung der Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie (EU) Nr. 2018/645 – mit dem vorliegenden Gesetzentwurf eine gegebenenfalls unbeabsichtigte Ausdehnung des Anwendungsbereichs des BKrfQG droht, die über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinausgeht und maßgebliche Auswirkungen in unserem Mitgliedsbereich entfaltet.

Es geht dabei um das Merkmal, dass „das Führen von Kraftfahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers“ darstellt, und dessen Definition und Auslegung in der Gesetzesbegründung (dort S. 47). Das Merkmal ist entscheidend für die im Gesetz geregelten Ausnahmen vom Anwendungsbereich des BKrfQG sowohl in § 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrfQG (sog. Handwerkerregelung) als auch in den beiden neu einzufügenden Ausnahmetatbeständen nach § 1 Abs. 2 Nr. 8 und Nr. 9 des Gesetzentwurfs:

Nach der sog. Handwerkerregelung in § 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrfQG sind bekanntlich solche Kraftfahrer von den Vorgaben des BKrfQG ausgenommen, die Material oder Ausrüstung befördern, das sie zur Ausübung des Berufs verwenden, sofern ihre Hauptbeschäftigung nicht das Führen von Kraftfahrzeugen ist (§ 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrfQG).

Die geltende Handwerkerregelung hat auch für die kommunale Ebene und die Ebene der Länder praktische Relevanz, etwa im Bereich der Straßenunterhaltung oder der Grün(flächen)pflanze,

in denen handwerksähnliche Leistungen erbracht werden. Eine Verschärfung der Regelung würde zu unnötigem Mehraufwand in den Kommunen führen, wenn zusätzliche Vorgaben des BKrfQG zu erfüllen wären.

Nach bisherigem Verständnis ist für den Ausnahmetatbestand entscheidend, dass das Führen des Kraftfahrzeugs nicht die „überwiegende“ Tätigkeit darstellt (50%-Schwelle).

Im Zusammenhang mit den neu einzufügenden Ausnahmetatbeständen nach § 1 Abs. 2 Nr. 8 und Nr. 9 heißt es zu dem identischen Tatbestandsmerkmal nun allerdings in der Gesetzesbegründung (beides auf S. 47), dass das Führen eines Kraftfahrzeugs nur dann nicht die Hauptbeschäftigung der Fahrers darstellt, „wenn es weniger als 30 Prozent der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.“

Diese enge und apodiktische Festlegung auf eine 30%-Schwelle knüpft an die deutsche Fassung des letzten Satzes in Erwägungsgrund 6 der EU-Richtlinie 2018/645 an („Generell gilt das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 % der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.), die – augenscheinlich aufgrund eines Übersetzungsfehlers – allerdings enger gefasst ist als andere Sprachfassungen, wie etwa die englische oder die französische („*Generally, driving is deemed not to be the driver's principal activity where it occupies less than 30 % of the rolling monthly working time.*“ bzw. „*Lorsque la conduite occupe moins de 30 % du temps de travail sur un mois glissant, elle est généralement considérée comme ne constituant pas l'activité principale du conducteur.*“): Sowohl das englische „generally“ als auch das französische „généralement“ müssten richtigerweise mit „Im Allgemeinen“, „meistens“ oder „grundsätzlich“ ins Deutsche übersetzt werden. Die 30%-Schwelle hat insofern nur eine indikative, regelhafte Bedeutung und ist mithin weit weniger starr als es in der deutschen Fassung des Erwägungsgrundes und in der Gesetzesbegründung zum Ausdruck kommt. Sie stellt eine Art „Save-Harbor“-Regelung dar, bedeutet aber nicht, dass im Einzelfall der Anteil der Fahrtätigkeit nicht höher sein kann. Wie Erwägungsgrund 6 explizit hervorhebt, dienen die Ausnahmetatbestände dazu, eine „unverhältnismäßige Belastung“ durch die Anwendung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts zu vermeiden.

Auch wenn die Gesetzesbegründung als solche keine unmittelbare normative Wirkung entfaltet, kann ihr für die Rechtsauslegung gleichwohl hohe praktische Bedeutung zukommen, namentlich wenn sie in der Kommentarliteratur oder in Handreichungen aufgegriffen wird.

Wir wären Ihnen daher dankbar, wenn die Gesetzesbegründung in diesem Punkt und auch unter Verweis auf die Wahrung des Verhältnismäßigkeitsprinzips angepasst würde.

Mit freundlichen Grüßen



Deutscher Städtetag



Deutscher Landkreistag



Deutscher Städte- und
Gemeindebund