



Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Referat StV 11

[REDACTED]

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

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

Abteilung: Recht, Steuern, Tarife

Ansprechpartner: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Datum: 04.06.2020

**Stellungnahme zum Entwurf eines Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und einer
Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung
hier: Ihr Schreiben vom 08.05.2020 / Az. StV 11/7392.6/12-02**

Sehr geehrte [REDACTED],

der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) ist der Spitzenverband und Interessenvertreter der rund 36.600 Autohäuser und Werkstätten in Deutschland, die ca. 439.000 Arbeitnehmer beschäftigen und 2019 einen Jahresumsatz von über 186 Mrd. € erzielt haben. In dieser Eigenschaft möchten wir die Gelegenheit ergreifen und zu den Gesetzesentwürfen zum Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz und zur Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung Stellung nehmen.

Da im Kraftfahrzeuggewerbe durchaus auch viele Fahrten mit Nutzfahrzeugen und Fahrzeuggespannen durchgeführt werden, spielt das BKrFQG bei vielen unserer Mitgliedsbetriebe eine besondere Rolle. Nachfolgend finden Sie deshalb einige Anmerkungen zu den uns besonders interessierenden Bereichen der Referentenentwürfe bzw. des BKrFQG und der BKrFQV.

1. Änderungen des BKrFQG

a) Grundsatz: Keine Verschärfung zum Status Quo

Grundsätzlich sieht auch der ZDK die Notwendigkeit, dass das hauptberufliche Lenken von schweren Nutzfahrzeugen einer entsprechenden staatlichen Erlaubnis und der nachfolgenden

Weiterbildung alle 5 Jahre bedarf. Dies ist angesichts des Gefahrenpotenzials, welches dem Fahren schwerer Nutzfahrzeuge innewohnt, absolut nachvollziehbar. Das Kraftfahrzeuggewerbe übernimmt in diesem Zusammenhang mit der hoheitliche Sicherheitsprüfung (SP) bei Nutzfahrzeugen auch eine wichtige Funktion. Allerdings darf dabei unseres Erachtens nicht der Hauptzweck des BKrFQG außer Acht gelassen werden – nämlich vornehmlich durch eine europaeinheitliche Gesetzgebung die Sicherheit im gewerblichen Güterkraftverkehr zu gewährleisten.

Das aktuelle Gesetzgebungsverfahren darf deshalb in keinem Fall hinter die aktuelle Gesetzes- und Auslegungslage zurückfallen. Es sollte vielmehr helfen, bestehende Praxisprobleme in den Unternehmen durch die Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht weiter zu reduzieren.

b) Handwerkerregelung und Hauptbeschäftigung des Fahrers

Eine Vielzahl der Fahrten im Kfz-Gewerbe mit den unter das BKrFQG fallenden Nutzfahrzeugen entfällt auf Fahrten mit Abschleppfahrzeugen, die verunfallte Fahrzeuge transportieren – sei es, um sie aus dem fließenden Verkehr zu entfernen oder um sie im Rahmen der Reparatur in einen anderen Betrieb zu verbringen (z.B. zum Lackierer). In diesen Fällen berufen sich die Kfz-Betriebe zu Recht auf die Ausnahme des § 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrFQG, da das Kfz hier als Material zählt, welches der Fahrer zur Ausübung seines Berufs verwendet. Wie in vielen anderen Branchen stellt es auch im Kfz-Gewerbe ein Problem dar, dass es sich bei dem Führen des Kfz nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handeln darf. Denn es gibt durchaus Mitarbeiter, die aufgrund besonderer Fähigkeiten mehr mit Abschleppsätzen betraut werden als andere. Auch gibt es in vielen Betrieben eine Reihe von älteren (teils schon verrenteten) Arbeitnehmern, die im Rahmen einer Teilzeittätigkeit im Zusammenhang mit der Reparatur, Fahrzeuge mit Abschleppfahrzeugen in andere Betriebe verbringen (z.B. Verbringen zum Lackierer, zum Karosseriebauer etc.). Schon die bisherige Beschränkung bei diesen meist geringfügig Beschäftigten auf höchstens 50 % ihrer Arbeitszeit, war mitunter nicht einfach einzuhalten.

Es wäre dann eine deutliche Verschlechterung, wenn aufgrund der Gesetzesbegründung zu § 1 Abs. 2 Nr. 8 BKrFQG auch bei Teilzeitbeschäftigten oder gar geringfügig Beschäftigten die Fahrttätigkeiten mit schwereren Nutzfahrzeugen nur noch 30 % der Arbeitszeit ausmachen dürfen. Gerade deshalb sollte dafür gesorgt werden, dass das Bundesamt für den Güterverkehr (BAG) seine Auslegungshinweise zum BKrFQG nicht dementsprechend auf die genannte 30 %-Grenze anpasst. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass das TzBfG eine Benachteiligung von

Teilzeitbeschäftigten verbietet. Vielleicht wäre es hier ein gangbarer Weg, dass die Fahrtätigkeit eines Arbeitnehmers ein gewisses Stundenkontingent nicht überschreiten darf (z.B. 20 Stunden bei Annahme einer Vollzeittätigkeit von 40 Stunden). Ausweislich der Gesetzesbegründung geht es beim Berufskraftfahrerqualifikationsrechts nämlich insbesondere um die Gewährleistung der Sicherheit im gewerblichen Güterkraftverkehr. Diese wird aber nicht dadurch umfassend erhöht, indem man eher seltener anzutreffende Fahrten mit Nutzfahrzeugen durch meist ältere Teilzeitbeschäftigte den (Aus-)Bildungsanforderungen nach dem BKrFQG unterwirft.

c) Zusätzliche Ausnahmeregelung für Fahrzeugtransporte zwischen den Betriebsstandorten von Kfz-Händlern

Außerdem halten wir weitere Klarstellungen bzw. eine weitergehende Auslegung der Ausnahmeregelungen für sehr sinnvoll. Insoweit kann z.B. die Ausweitung der aktuellen Ausnahmeregelungen um den Transport von Maschinen als sehr vernünftig bezeichnet werden. Denn hier dürfte in der Regel oft schon die Auslegung der gesetzlichen Vorschriften zu dem Ergebnis geführt haben, dass der Anwendungsbereich des BKrFQG für diese Fahrten nicht eröffnet ist.

In diesem Zusammenhang stellt sich für den ZDK aber die Frage, wie der Transport von nicht zugelassenen, neuen oder gebrauchten Fahrzeugen mit schweren Nutzfahrzeugen (Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE) zu bewerten ist, die von den Autohäusern zwischen einzelnen Betriebsstandorten oder zu einem Händlerkollegen befördert werden. Derzeit ist dieser Transport laut den Auslegungshinweisen BAG als Beförderung nach dem BKrFQG zu behandeln. Allerdings stellt ein Transport von neuen und gebrauchten Fahrzeugen zwischen den einzelnen Betriebsstandorten eines Unternehmens nach Meinung des ZDK keinen mit dem üblichen gewerblichen Güterkraftverkehr vergleichbaren Sachverhalt dar, der zwingend die Anwendung des BKrFQG zur Folge haben sollte. Vielmehr halten wir diesen Sachverhalt für eher vergleichbar mit der Ausnahme, wie sie das Handwerk nach § 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrFQG für die Beförderung von Material und die Ausrüstung zu Recht beanspruchen kann. Denn insoweit geht es hier nicht um einen normalen Warentransport nach einer Warenveräußerung an einen Erwerber, sondern um die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs durch eine sinnvolle unternehmensinterne Aufteilung der Fahrzeuge auf die Betriebsstandorte. Aus diesem Grund bitten wir zu prüfen, ob zugunsten der Autohäuser nicht auch der Transport von Fahrzeugen zwischen den einzelnen Unternehmensstandorten vom Anwendungsbereich des BKrFQG ausgenommen werden kann.

d) Hol- und Bringdienste beladener Nutzfahrzeuge durch Kfz-Werkstätten

Unter den Anwendungsbereich des BKrFQG fallen nur Beförderungen von Waren und keine Leerfahrten. Deshalb fallen auch die sogenannten Hol- und Bringdienste von Nutzfahrzeugen durch die Werkstätten nicht unter den Anwendungsbereich des BKrFQG, wenn diese LKW nicht beladen sind. Allerdings ist es gesetzlich nicht eindeutig, ob das BKrFQG einschlägig ist, wenn das bei der Spedition im Rahmen des Hol- und Bringdienstes aufzuholende Nutzfahrzeug beladen ist. Unseres Erachtens lässt sich in diesen Fällen nämlich mit guten Gründen argumentieren, dass Hol- und Bringdienste von beladenen Nutzfahrzeugen entweder von der Ausnahme des § 1 Abs. 2 Nr. 4a BKrFQG (Fahrten zu Reparatur- und Wartungszwecken) umfasst sind oder dass dann zumindest die Ausnahme nach des § 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrFQG (Handwerkerregelung) greift.

Eine eindeutige gesetzliche Aussage hierzu gibt es u.E. jedoch nicht. Die Auslegungshinweise des BAG gehen jedoch eher in die Richtung, dass man bei Hol- und Bringdiensten von teils beladenen LKW eine Qualifizierungspflicht annehmen will (vgl. Auslegungshinweise des BAG Stand 2017, Seiten 11 und 38). Da ein komplettes Abladen der Ware vor einer ggf. kleinen Reparatur aber eher praxisfern ist, gilt u.E. das gleiche für eine entsprechende Gesetzesauslegung durch das BAG. Insoweit wäre es folgerichtig, wenn sich entweder im Gesetz oder in der Gesetzesbegründung entsprechende Ausführungen dazu finden würden, dass Hol- und Bringdienste von Nutzfahrzeugen durch Kfz-Werkstätten generell nicht unter das BKrFQG fallen – unabhängig davon, ob das Nutzfahrzeug beladen ist oder nicht.

2. Änderungen bei der Prüfungsableistung in BKrFQV und BKrFQG

Die Änderungen im BKrFQG und in der BKrFQV zur Prüfungsableistung wirken sich u.E. nicht nachteilig auf die von der Qualifizierungspflicht betroffenen Kfz-Unternehmen aus. Allerdings sind in der Anlage 1 zur BKrFQV die Kenntnisbereiche genannt, die ein Berufskraftfahrer für die Grund- und Weiterbildungen vorweisen können muss. Da dort in mehreren Bereichen auch eine Überschneidung mit den Kenntnissen zu erkennen ist, die ein Kfz-Mechatroniker im Rahmen seiner Ausbildung zu absolvieren hat und die auch in dessen weiterem Berufsalltag eine wichtige Rolle spielen, wäre zu prüfen, ob bei Kfz-Mechatronikern eine Anrechnung gewisser Aus- und Weiterbildungsinhalte erfolgen kann.

3. Unabhängig vom Gesetzentwurf: Überprüfung der „GüKG-Erlaubnis“ nach § 7c GüKG

Zwar hängt das Thema „Überprüfung der GüKG-Erlaubnis nach § 7c GüKG“ nicht unmittelbar mit dem aktuellen Gesetzesentwurf zum BKrFQG zusammen. Da die BKrFQV unter anderem als Ausbildungsinhalt die Vorschriften für den Güterkraftverkehr als Ausbildungsinhalt benennt, wollen wir aber auf einen aktuellen Sachverhalt zum GüKG aus dem Kfz-Gewerbe aufmerksam machen, der viele Kfz-Unternehmen negativ betrifft.

Das BAG hat jüngst gegenüber Kfz-Betrieben Bußgelder verhängt, weil diese bei der Beauftragung von „Reifeneinlagerungsfirmen“ nicht nach § 7c GüKG kontrolliert hätten, dass der Transporteur eine Erlaubnis nach dem GüKG vorweisen kann. Insoweit haben viele Kfz-Betriebe mit Firmen Serviceverträge abgeschlossen, welche die Reinigung, die Prüfung und schließlich die Einlagerung von Rädern beinhalten. Dabei werden diese Räder bei den Kfz-Betrieben mit Lkw über 3,5 t abgeholt und dann zu den Lagerstätten der „Reifeneinlagerungsfirmen“ transportiert. Das BAG stuft diesen Transport durch die beauftragten „Reifeneinlagerungsfirmen“ als geschäftsmäßigen Güterkraftverkehr ein. Da nach Meinung des BAG hier bereits eine fahrlässige Nichtkenntnis der Pflicht nach § 7c GüKG besteht, wird dieses Fehlverhalten mit einem Bußgeld geahndet.

Sicherlich befindet sich die Vorschrift des § 7c GüKG und damit die Pflicht zur Überprüfung der GüKG-Erlaubnis schon seit längerem im Güterkraftverkehrsgesetz. Allerdings hat u.E. diese Pflicht bei den meisten Unternehmen bislang kaum Beachtung gefunden – vielfach auch mangels entsprechender staatlicher Kontrolle. Allerdings wird dadurch einmal mehr eine eigentlich dem Staat obliegende Überwachungs- und Überprüfungspflicht auf Unternehmer abgewälzt, die man bußgeldbewährt durchzusetzen versucht. Im Fall der Reifeneinlagerung kommt hinzu, dass man trefflich darüber streiten kann, ob denn dieser Vorgang nicht auch einen erlaubnisfreien Werkverkehr darstellen kann.

Vielleicht lässt sich im aktuellen Gesetzgebungsverfahren zum BKrFQG auch eine Änderung des GüKG (speziell von § 7c GüKG) unterbringen, die das aktuelle Problem unserer Betriebe mit dieser Vorschrift entschärft.

4. Fazit

Die europäische Richtlinie 2003/59/EG und dementsprechend die Umsetzung im deutschen Recht sollte unseres Erachtens nicht dazu dienen, möglichst viele Fahrten mit Nutzfahrzeugen dem Qualifizierungsregime der obigen EU-Richtlinie zu unterwerfen – insbesondere dann nicht,

wenn die Güterbeförderung – wie im Kfz-Gewerbe - nicht den Hauptzweck des Unternehmens ausmacht, sondern notwendiger Nebenzweck des eigentlichen Gewerbezweigs ist.

Ein richtiger Anfang wurde hier durchaus mit der letzten größeren Gesetzesänderung des BKrFQG im Jahr 2016 gemacht. Denn mit dieser wurde eindeutig klargestellt, dass Leerfahrten mit Nutzfahrzeugen, d.h. Fahrten ohne Güterbeförderung, eindeutig nicht unter das BKrFQG fallen. Das aktuelle Gesetzgebungsverfahren darf in keinem Fall dahinter zurückfallen und muss vielmehr helfen weitere Praxisprobleme aus der Handwerksorganisation mit dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht zu reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen



(dieses Dokument wurde elektronisch erstellt und wird nicht unterschrieben)