

## **Verbändeanhörung zum Entwurf eines Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und einer Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vom 8. Mai 2020**

Der Bundesverband der Maschinenringe (BMR), der Bundesverband Lohnunternehmen (BLU) und der Deutsche Bauernverband (DBV) nehmen zu den vorgenannten Referentenentwürfen unter Einbeziehung der Expertise der Landwirtschaftskammer Niedersachsen wie folgt Stellung:

In der Richtlinie (EU) 2018/645 werden verschiedene Erwägungsgründe zur Änderung der vorhergehenden Richtlinie angeführt. Nach Nr. 6 gilt generell das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 % der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt. In den Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiu Unternehmen wäre ein solcher Nachweis nicht praktikabel und unverhältnismäßig, weil saisonbedingt vielfach Aushilfen, Erntemitarbeiter oder Teilzeitbeschäftigte angestellt sind. Unter Erwägungsgrund Nr. 8 und dann in Artikel 2 Absatz 2 Nr. 3 wird den Mitgliedstaaten bei Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- und Fischereiu Unternehmen alternativ die Möglichkeit gegeben, eine Entfernung vom Niederlassungsort des Unternehmens festzulegen.

Wir bitten, diesen im EU-Recht ausdrücklich vorgegebenen Ausnahmetatbestand für die oben genannten Unternehmen voll umfänglich in nationales Recht zu übernehmen.

Um einen Gleichklang zwischen den verschiedenen Gesetzen herzustellen, halten wir den Radius von 100 km vom Niederlassungsort der vorgenannten Unternehmen für angemessen, praktikabel und umsetzbar, zumal Radiusabgrenzungen auch in anderen Gesetzen wie der Fahrpersonal-VO verankert sind.

Mit diesem Vorschlag würde das Kriterium der Hauptbeschäftigung erst ab einem Radius von 100 km vom Niederlassungsstandort der vorgenannten Unternehmen zur Anwendung kommen.

Hier bitten wir weiter darum, es bei der bisherigen Praxis bewenden zu lassen und bei der „Hauptbeschäftigung“, wie es der Ausdruck Hauptbeschäftigung bereits besagt, die über einen adäquaten Zeitraum feststellbare überwiegende Beschäftigung als Kriterium zu verwenden. Die im Erwägungsgrund Nr. 6 aufgeführten, aber nicht in der Richtlinie weiter angeführten 30 Prozent der rollierenden monatlichen Arbeitszeit sind aus unserer Sicht allenfalls Anhaltspunkt, aber nicht zwingend. Die Kommission geht in der englischen Fassung der Richtlinie von „generally“ aus, was im Deutschen mit „generell“ übersetzt wurde, aber nur so viel bedeutet wie „allgemein“ oder „im Allgemeinen“. Dies und die Tatsache, dass es sich um eine Richtlinie handelt, die zudem nur in den Erwägungsgründen die Hauptbeschäftigung qualifiziert, machen es aus unserer Sicht schlüssig und vertretbar, die Hauptbeschäftigung mit der „überwiegenden Beschäftigung“ zu definieren. Im Hinblick auf die in der EU-Richtlinie geforderte „rollierende monatliche Arbeitszeit“ schlagen wir vor, es bei der bisherigen Praxis zu belassen, wonach die Gesamtschau aller Umstände des Einzelfalls zu betrachten ist.

Daher lautet unser Vorschlag für § 1 Absatz 2 Nr. 9 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes:

**Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, es sei denn, das Führen von Fahrzeugen gehört zur überwiegenden Beschäftigung des Fahrers und der Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Niederlassungsort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least, wird überschritten.**

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie unsere Vorschläge wohlwollend prüfen und aufgreifen.

Berlin, den 5. Juni 2020