

Die Einsatzzeit – Vorsicht vor falscher Auslegung!

Mit Gültigkeit ab 01.01.2020 erfolgte die Anpassung des Kollektivvertrags Güterbeförderungsgewerbe Arbeiter/-innen. Dieser ersetzt alle bis dahin wirksamen kollektivvertraglichen Bestimmungen, die zwischen Fachverband und Gewerkschaft abgeschlossen wurden. In diesem Vertrag werden das europäische Arbeitszeitrecht (Richtlinie 2002/15/EG und Verordnung (EG) 561/2006) sowie das österreichische Arbeitszeitrecht (BGBL. I 138/2006) umgesetzt.

In Anhang 2 – Erläuterungen zu Art. VIa Ziff. 8b – wird die tägliche Einsatzzeit definiert. Sie ist die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Funktion oder Tätigkeit ausübt. Dazu gehören insbesondere das Fahren, Be- und Entladen, Reinigen und die technische Wartung sowie andere Arbeiten.

Laut Kollektivvertrag umfasst die Einsatzzeit auch alle Pausen. Außerdem wird auf die manuelle Eingabespflichtung der entsprechenden Zeitgruppe durch den Lenker im analogen oder digitalen Kontrollgerät verwiesen. Teile der Einsatzzeit, die keine Arbeitszeit darstellen, werden dabei nicht bezahlt. Dazu zählen Unterbrechungen der Arbeitszeit, die „vom Arbeitnehmer nach eigenem Gutdünken genutzt werden können (zB vorgezogene Teile der Ruhezeit im Sinne von Art. 4 Ziff. g der VO 561/2006)“.

Falls eine derartige Unterbrechung vom Kontrollgerät automatisch mit dem Bettsymbol aufgezeichnet wird und diese Aufzeichnung zutreffend ist, ist die manuelle Eingabespflichtung des Lenkers erfüllt. Andernfalls muss der Fahrer die automatische Aufzeichnung manuell korrigieren.

Hier ist mit Sicherheit der Knackpunkt, da erfahrungsgemäß Pausen „vorgetauscht“ werden, um zB Be- und Entladungen durchführen zu können. Oft lässt der tägliche Dispositionsdruck keine anderen Möglichkeiten zu, um den wirtschaftlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Es wird dabei klar zum Ausdruck gebracht, dass nicht jede Unterbrechung als „unbezahlt“ gewertet werden kann, es sei denn, dass

„deren Lage und Dauer entweder im Vorhinein einvernehmlich zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer festgelegt oder vom Arbeitnehmer nachträglich als Freizeit bestätigt“ worden ist. Die Definition des Begriffes „einvernehmlich“ erfordert eine vertragliche und rechtskonforme Vereinbarung. Zudem sollten die monatlich geleisteten Arbeitsstunden des Arbeitnehmers diesem zur Gegenprüfung vorgelegt werden. Eine anschließende Unterzeichnung durch den Arbeitnehmer bestätigt, dass die im Kontrollgerät eingespielten Pausen Freizeitcharakter hatten.

Abschließend soll hier nochmals darauf verwiesen werden, dass eine effektive Zeitermittlung ausschließlich über den betreffenden Fahrerkartendatensatz bzw. über die analoge Aufzeichnung unerlässlich ist. Eine einseitige Abrechnung über Lieferscheine, händische Zeitprotokolle des Fahrers oder GPS-Aufzeichnungen birgt große Fehlerquellen, die unter Umständen eine Unterentlohnung bewirken können (Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz).

Für das Unternehmen bedeutet dies, dass bei einer Unternehmensprüfung (GPLA-Prüfung) nun vermehrt die digitalen Daten der Fahrer und der Kontrollgeräte als Grundlage für Nachberechnungen herangezogen werden. Wird eine „Unterentlohnung“ festgestellt, kann diese mit empfindlichen Strafen geahndet werden.

Für Betriebsprüfungen, aber auch bereits im Vorfeld zur Erleichterung der korrekten Lohnverrechnung bieten wir professionelle Unterstützung. //



Arno Pirchner

Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at