



September 2017  
AK Positionspapier

# Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ Berufs- und Marktzugang

COM (2017) 281 - 1071/2009/EG; 1072/2009/EG  
COM (2017) 282 - 2006/1/EG

## Wir über uns

**Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,6 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die BAK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.**

**Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.**

### **Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich**

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 816.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,6 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Rudi Kaske  
Präsident

Christoph Klein  
Direktor

## Die Position der AK im Einzelnen

**Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor und Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr**

Am 31.5. dJ veröffentlichte die Europäische Kommission (EK) das sogenannte „Mobilitätspaket“; ein Teil davon beinhaltet umfangreiche Vorschläge, mit denen im Bereich „Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“, „Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs“ und „Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr“ die oben angeführten zwei EG-Verordnungen und eine EG-Richtlinie abgeändert werden sollen. Durch ihre Vorschläge will die EK erreichen, gleiche Wettbewerbsbedingungen für gebietsansässige und gebietsfremde Verkehrsunternehmen zu schaffen sowie die Kosten für die Unternehmen zu senken und eine effiziente Durchsetzung der Vorschriften zu gewährleisten.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) hat in den vergangenen Jahren in diesem Bereich wiederholt auf die Notwendigkeit klarerer Regelungen hingewiesen, mit dem Ziel einheitlicher Auslegungen, effizienter Kontrollen, der Verstärkung der Wechselwirkungen mit den Sozialvorschriften im Straßenverkehr (EG-VO 561/2006, EU-VO 165/2014, EG-RL 2006/22) sowie mit den Bestimmun-

gen über die Entsendung (EG-Richtlinie 96/71), klarer und kontrollierbarer Kabotageregeln – ohne weitere Liberalisierung, der Überarbeitung der Liste schwerwiegender Verstöße in Richtung verstärkter generalpräventiver Wirkung und ihrer Ergänzung um Verstöße gegen Kabotage- und Entlohnungsbestimmungen, des früheren Einsatzes des neuen intelligenten Fahrtenschreibers als in den derzeitigen Bestimmungen vorgesehen und der gleichen Wettbewerbsregeln für den gesamten gewerblichen Verkehr – unabhängig ob es sich um Fahrzeuge unter oder über 3,5 Tonnen handelt.

In diesem Sinne nimmt die BAK zu den gegenständlichen Änderungsentwürfen der EK einerseits grundsätzlich positiv jene Neuerungen zur Kenntnis, die durch Klarstellungen zur Vermeidung von Sozialdumping und Wettbewerbsverzerrungen führen können; andererseits werden weiterhin die getroffenen Liberalisierungsschritte bei den Kabotagevorschriften, die Festlegungen von verbindlichen Regelungen allein durch die EK ohne gesonderte Beschlussfassung durch das Europäische Parlament oder den Rat („delegierte Rechtsakte“) sowie Regelungen, die die Arbeitsbedingungen für das Lenkpersonal nicht verbessern, kritisiert und abgelehnt. Konkret wird zu den einzelnen Bestimmungen der Änderungsvorschläge wie folgt Stellung genommen:

**Verordnung, mit der die EG-Verordnung 1071/2009 (Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers) und die EG-Verordnung 1072/2009 (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs) geändert werden:**

**Zu Art 1 Abs 1 (zu Art 1 Abs 4 lit a und Abs 6 EG-VO 1071/2009)**

Der Anwendungsbereich soll nun auch auf Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse ausgedehnt werden, allerdings werden durch den neuen Art 1 Abs 6 Unternehmen, die „ausschließlich“ Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse einsetzen, von den zwingenden Voraussetzungen der „Zuverlässigkeit“ und der „fachlichen Eignung“ ausgenommen und unterliegen somit nur mehr dem neu festgesetzten Erfordernis der „finanziellen Leistungsfähigkeit“.

Aus Sicht der BAK ist die Ausdehnung des Anwendungsbereiches auf leichte Nutzfahrzeuge grundsätzlich ein Schritt in die richtige Richtung um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Seit geraumer Zeit ist in der Praxis die Tendenz festzustellen, dass Unternehmer für Beförderungen auf leichte Nutzfahrzeuge umsteigen, weil sie dadurch von zahlreichen EU-Regelungen (zB über die Lenk- und Ruhezeiten, über die Grundqualifikation und Weiterbildung oder über das ärztliche Gutachten zur Führerscheinverlängerung) ausgenommen sind.

Die neuerliche Ausnahme von den Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und von den Regelungen über den Verkehrsleiter kann seitens der BAK jedoch nicht akzeptiert werden. Damit ist die Erbringung von Transportleistungen mit Klein-LKW bis zu 3,5 Tonnen Gesamtmasse betref-

fend die Zugangsvoraussetzungen weiterhin unverhältnismäßig stark gegenüber Unternehmen mit schweren LKW bevorteilt und das von der EK in den Erläuterungen angeführte Ziel, „mittels einheitlicher Vorschriften ein Mindestniveau an Professionalisierung im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge zu gewährleisten“, kann wieder nicht erreicht werden. Darüber hinaus ist es aus Wettbewerbsgründen unverständlich, warum Transportunternehmen mit leichten Nutzfahrzeugen nicht dem gleichen Risikobewertungssystem, durch das die Seriosität der Unternehmen bewertet wird, unterliegen sollten, wie Unternehmen mit Fahrzeugen über 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse.

Die BAK fordert daher die Anwendung der gesamten EG-Verordnung 1071/2009 auch für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse, die gewerbsmäßig eingesetzt werden. (Diese Forderung gilt auch für die EG-Verordnungen 1072/2009 „Marktzugang, 561/2006 „Lenk- und Ruhezeiten“, 165/2014 „Fahrtenschreiber“ oder die EG-Richtlinie 2003/59 „Grundqualifikation und Weiterbildung“ usw).

**Zu Art 1 Abs 2 (zu Art 3 Abs 2 EG-VO 1071/2009)**

Die Streichung der Bestimmung, wonach zusätzlichen Anforderungen für eine Konzessionserteilung durch die Mitgliedstaaten vorgesehen werden können, wird von der BAK abgelehnt. Strengere Bestimmungen in den einzelnen Mitgliedstaaten, die zur besseren Gewährleistung der Wettbewerbsgleichheit zwischen den Transportunternehmen führen, wären nicht mehr möglich. Zum Beispiel wäre in Österreich die Vorbildliche, nationale Voraussetzung des Nachweises von Abstellplätzen für die eingesetzten



Fahrzeuge am Firmenstandort, die einen Schutz gegen Briefkastenfirmen darstellt, nicht mehr gedeckt.

**Zu Art 1 Abs 3 (zu Art 5 EG-VO 1071/2009)**

Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen in den Geschäftsräumen künftig ua auch die Geschäfts- und Arbeitsverträge aufbewahrt werden. Es wird festgesetzt, dass für Verkehrsunternehmen der Standort dort liegt, wo sie ihre Tätigkeiten tatsächlich ausführen (Maßnahmen gegen Briefkastenfirmen); bei der Niederlassung sind auch Vermögenswerte und geeignetes Personal zur Verfügung zu halten. Dieser Versuch, Niederlassungen ohne Mitarbeiter und Infrastruktur, also „Briefkastenfirmen“, zu unterbinden, ist zu begrüßen.

Neben den Aufzeichnungen der Lenk- und Ruhezeiten ist nach Meinung der BAK im Änderungsvorschlag zu Art 5 Abs lit a EG-VO 1071/2009 die Aufbewahrungspflicht der Arbeitszeitaufzeichnungen in den Geschäftsräumen zu ergänzen, damit vollständige Betriebskontrollen gemäß den Vorschriften der EG-Richtlinie 2006/22 über die Mindestkontrollen durchgeführt werden können.

Die BAK ist weiters der Auffassung, dass die Formulierung im vorgeschlagenen neuen Art 5 lit e EG-VO 1071/2009, wonach die Unternehmen „in einem im Verhältnis zur Größe und Tätigkeit der Niederlassung angemessenen Umfang Vermögenswerte halten und Mitarbeiter beschäftigen“ sollen, zu wenig determiniert. Hier fordert die BAK die Festsetzung der eindeutigen Regelung, dass sämtliche MitarbeiterInnen am Unternehmensstandort sozialversicherungs- und lohnrechtlich anzumelden sind.

**Zu Art 1 Abs 4 (zu Art 6 EG-VO 1071/2009)**

Der Änderungsvorschlag zu Art 6 Abs 1 Unterabsatz 2 EG-VO 1071/2009, wonach neben dem Unternehmen und dem Verkehrsleiter weitere Personen in Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften genommen werden sollen („...geschäftsführende Direktoren, Gesellschafter im Fall von Offenen Handelsgesellschaften, andere rechtliche Vertreter...“), wird von der BAK grundsätzlich positiv beurteilt. Allerdings verlangt die BAK eine bisher fehlende Klarstellung, dass stets das Unternehmen hauptverantwortlich bleibt.

Die im Entwurf vorgesehenen Ergänzungen in den Regelungen zu den Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Zuverlässigkeit werden seitens der BAK ebenso begrüßt; es sollen in Zukunft die Einhaltung der steuerlichen Regelungen, der Entsendevorschriften mit der Meldung von entsendeten Arbeitern sowie der Angaben darüber, welches Vertragsrecht anzuwenden ist, bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit berücksichtigt werden.

**Zu Art 1 Abs 4 lit c, Abs 6 und Abs 14 (zu Art 6 Abs 2a, Art 8 Abs 9 und Art 24a EG-VO 1071/2009)**

Durch diese Vorschläge versucht die EK, nachträglich eine rechtliche Grundlage für die von ihr bereits erlassene EU-VO 2016/403 einzuführen. Die EK allein hat damit die Regeln betreffend die Einstufung „schwerwiegender Verstöße gegen Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können“ und Festlegung einer gemeinsamen Formel für das Risikobewertungssystem von Unternehmen erlassen.

Die BAK hat grundsätzlich wiederholt das Zustandekommen der EU-VO 2016/403 der EK durch delegierten Rechtsakt kritisiert, weil dadurch demokratisch legitimierte Institutionen de facto umgangen werden. Darüber hinaus hat die BAK ebenso die inhaltliche Überarbeitung der Einstufung in dieser Liste der „schwerwiegenden Verstöße“ gefordert, die zum Teil von der EK vor Inkrafttreten der Verordnung sogar versprochen wurde (zB die Ergänzung der Liste um Verstöße gegen die Kabotagevorschriften), aber bis heute nicht erfolgt ist. Wie bereits in der Stellungnahme zum EK-Mobilitätspaket betreffend die Sozialvorschriften im Straßenverkehr lehnt die BAK auch hier in diesem Bereich der Änderungen der Vorschriften über Berufs- und Marktzugang im Güterkraftverkehr die Rechtsetzung der EK durch delegierten Rechtsakt ab und verlangt weiterhin eine Absicherung durch das Europäische Parlament und den Rat.

**Zu Art 1 Abs 11 lit a sublit i (zu Art 16 Abs 2 lit j EG-VO 1071/2009)**

Die Mindesteintragungen in die „einzelstaatlichen elektronischen Register“ sollen laut Entwurf um die „Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG“ ergänzt werden.

Dass diese Angaben nur auf die Verstöße gegen die Sozialvorschriften beschränkt werden sollen, obwohl die Risikoeinstufungssysteme der Mitgliedstaaten schon nach der geltenden EG-Verordnung 1071/2009 darüber hinaus gehend auf alle in Art 6 genannten Verstöße (wie zB gegen „Maße und Gewichte“, gegen „Grundqualifikation und Weiterbildung“, gegen die „Verkehrstüchtigkeit der Nutzfahrzeuge“, gegen die Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter oder gegen den

Zugang zum Beruf usw) zu erweitern waren (siehe Art 12 Abs 1 EG-VO 1071/2009), stellt nach Ansicht der BAK einen Rückschritt in der Effizienz der Bestimmungen dar, offensichtlich, um schwarze Schafe in der Transportbranche zu schonen. Die BAK fordert daher, dass die Bestimmungen von Art 12 Abs 1 EG-VO 1071/2009 eingehalten werden und sich die Eintragungen in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Mitgliedstaaten bezüglich des Risikoeinstufungssystems auf alle Verstöße gemäß Art 6 EG-VO 1071/2009 (siehe auch EU-VO 2016/403) beziehen müssen und nicht nur auf solche nach Art 9 EG-RL 2006/22.

**Zu Art 1 Abs 12 (zu Art 18 Abs 5 EG-VO 1071/2009)**

Hier wird laut Entwurf eine neue Bestimmung über die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten eingeführt. Insbesondere wird vorgeschlagen, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, auf der Grundlage von Nachweisen, die von anderen Mitgliedstaaten vorgelegt wurden, Kontrollen bezüglich der etwaigen Nichterfüllung der Niederlassungskriterien durchzuführen.

Allerdings erfährt die Verwaltungszusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten dort ihre Grenzen, wo es laut Vorschlag „schwierig oder unmöglich“ ist, „einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen“. Damit bietet die EG-VO den Mitgliedstaaten einen zu großen Ermessensspielraum, Auskunftersuchen tatsächlich ernsthaft nachzukommen. Die BAK tritt daher für eine Streichung von Art 18 Abs 5 ein.

### **Zu Art 1 Abs 16 (zu Art 26 EG-VO 1071/2009)**

Nach diesem Vorschlag sollen die Mitgliedstaaten zur jährlichen Berichterstattung über den Einsatz von leichten Nutzfahrzeugen (unter 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse) verpflichtet werden. Weiters soll darüber von der EK dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Ende 2024 ein Bericht über die Rolle von Verkehrsunternehmen vorgelegt werden, die ihren Beruf im nationalen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben.

Die Zielsetzung dieser Bestimmung wird seitens der BAK grundsätzlich positiv bewertet. Allerdings sollen die Mitgliedstaaten zB nach vorgeschlagenem Abs 3 lit d den „geschätzten Anteil“ der Kraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht überschreitet, an der gesamten Beförderungsleistung im Kraftverkehr, noch dazu „aufgeschlüsselt nach innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Kabotagebeförderungen“ melden. Abgesehen vom viel zu langen Zeithorizont für die Berichterstattung durch die EK enthält diese Bestimmung derartig viele unbestimmte und auch unbestimmbare Parameter, dass nach Meinung der BAK aus einer derartig vagen Datenbasis keine seriösen Schlussfolgerungen abgeleitet werden können. Hier fordert die BAK eine nochmalige Überarbeitung mit dem Ziel, valide Datengrundlagen zu erhalten.

### **Zu Art 1 Abs 17 (zu Anhang IV Abs 1 lit b EG-VO 1071/2009)**

Bei den schwerwiegendsten Verstößen ist in der Liste der Übertretungen bei einer 50 %-igen Lenkzeitüberschreitung nicht mehr zusätzlich „Pausen- und Ruhezeitenverletzungen“ erforderlich. Obwohl der Prozentsatz weiterhin un-

verändert extrem hoch angesetzt ist, stellt dieser Änderungsvorschlag aus Sicht der BAK doch eine positive Verschärfung der Bestimmung dar.

Grundsätzlich vertritt die BAK zu Anhang IV betreffend die schwerwiegendsten Verstöße weiterhin die Auffassung, dass die Überschreitungsprozentsätze viel zu hoch angesetzt sind, um generalpräventive Sanktionen daran knüpfen zu können und es fehlen darüber hinaus etliche Kategorien von Verstößen, wie zB solche gegen die Ruhezeiten. Dies ist auch deshalb problematisch, weil die EK unrichtiger Weise diesen Anhang zur Grundlage für die Erlassung der EU-VO 2016/403 über die Regeln betreffend die Einstufung „schwerwiegender Verstöße gegen Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmen führen können“ erklärt hat. Die von der EK vorgenommene Kategorisierung der Schweregrade in der zitierten EU-Verordnung ist nicht nachvollziehbar: So stellen Verstöße gegen die Ruhezeiten oder Lenkpausen gemäß diesem Anhang niemals einen Verstoß der schwersten Kategorie dar. Erst eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 50 % entspricht einem Verstoß des höchsten Schweregrades, wenn die FahrerInnen also statt neun Stunden eine Lenkzeit von über 13,5 Stunden aufweisen würden. Diese Kategorisierung zeigt eine gewisse Toleranz bei Verstößen zu Lenk- und Ruhezeiten, gegen die sich die BAK in aller Deutlichkeit wiederholt ausgesprochen hat und eine gänzliche Überarbeitung der EU-VO 2016/403 der EK verlangt. Darüber hinaus bedarf es einer ausdrücklichen Klarstellung, dass dieser Anhang IV der EG-Verordnung 1071/2009 nur eine demonstrative Aufzählung von Verstößen enthält (siehe die Worte „insbesondere“ in Art 6 Abs 1 lit b und „neben“ in Art 6 Abs 2 lit b EG-Verordnung 1071/2009).

**Zu Art 2 Abs 1 (zu Art 1 Abs 1 Unterabsatz 2 EG-VO 1072/2009)**

Gemäß Verordnungsentwurf soll in Art 1 Abs 1 ein neuer Unterabsatz angefügt werden, um zu präzisieren, dass die Beförderung von leeren Containern und Paletten nur dann als gewerblicher Güterkraftverkehr anzusehen ist, wenn sie Gegenstand eines Beförderungsvertrags zwischen einem Empfänger und einem Versender sind.

Die BAK lehnt diese Änderung ab und verlangt ihre Streichung, weil selbst die Beförderung von leeren Paletten kaum zu privaten Zwecken erfolgt und eine Kontrolle erheblich erschwert wird, wenn keine Begleitpapiere in Form eines Beförderungsvertrages vorliegen.

**Zu Art 2 Abs 3, Abs 4 und Abs 8 (zu Art 4 Abs 2 und 4, Art 5 Abs 4 und Art 14b EG-VO 1072/2009)**

Diese Vorschläge betreffend die Festlegung der maximalen Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslicenz, der Abänderung der Anhänge der EG-VO 1072/2009 und ganz allgemein betreffend die Ausübung der Befugnisübertragung auf unbestimmte Zeit an die EK durch delegierten Rechtsakt werden von der BAK abgelehnt, weil dadurch demokratisch legitimierte Institutionen de facto umgangen werden. Wie weiter oben zu den Änderungen der EG-VO 1071/2009 und in der Stellungnahme zum EK-Mobilitätspaket betreffend die Sozialvorschriften im Straßenverkehr angemerkt, verlangt die BAK weiterhin eine Mitbefassung und Absicherung durch das Europäische Parlament und den Rat.

**Zu Art 2 Abs 5 (zu Art 1 Abs 2 EG-VO 1072/2009)**

Der Entfall der maximal möglichen Kabotagefahrten ist für die BAK völlig unakzeptabel. Bisher waren maximal drei

Kabotagefahrten innerhalb von maximal sieben Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung zulässig. Mit dem Argument, dass diese Regelung in der Praxis schwer kontrollierbar ist, schlägt die EK nunmehr vor, dass zukünftig beliebig viele Fahrten innerhalb von fünf Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt zulässig sein sollen. Die BAK lehnt diesen Vorschlag deshalb ab, weil Kabotagefahrten, also innerstaatlicher Gütertransport durch ausländische Unternehmen, aufgrund der niedrigeren Kosten in manchen EU-Staaten erheblichen Druck auf das heimische Transportgewerbe ausüben. Eine Studie der Gewerkschaft vida und der Wirtschaftskammer Österreich hat ergeben, dass Kabotage – entgegen der bisherigen, viel zu geringen Schätzungen der EK – ca 22 % am innerstaatlichen Verkehr in Österreich ausmacht. Zu konstatieren ist auch, dass es sich bei 15 % dieser Fahrten um illegale Kabotage handelt. Durch diese ergab sich in Österreich 2016 insgesamt ein volkswirtschaftlicher Schaden von 500 Mio Euro und ein Gesamtverlust von 14.000 Arbeitsplätzen im Transportsektor.

Der EK-Vorschlag führt also dazu, dass die illegale Kabotage nicht bekämpft wird, sondern vielmehr einfach legalisiert wird; weil die derzeit befindliche Regelung kaum administrierbar ist, werden somit Schlupflöcher vergrößert.

Weiters sollen laut neuer Definition Kabotagefahrten nicht nur in einem Mitgliedstaat möglich sein, sondern auch in aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten durchgeführt werden dürfen. Um in einen angrenzenden Staat zu gelangen, muss man grenzüberschreitend tätig werden. Die EK argumentiert zwar damit, dass „Kabotage“ per definitionem „innerstaatlicher Verkehr“ sei, doch ist das bei nachfolgenden Kontrollen



nicht mehr feststellbar, zumal nach den neu vorgeschlagenen Bestimmungen zur EU-Verordnung 165/2014 Fahrten-schreiber Grenzübertreite automatisch aufzeichnen sollen. Nach den ebenso neu vorgeschlagenen Änderungen zur EG-Richtlinie 96/71 und der EU-Richtlinie 2014/67 für die Entsendung von Kraft-fahrern im Straßenverkehrssektor sollen die Entsendebestimmungen bei grenz-überschreitenden Tätigkeiten erst nach drei Tagen anwendbar sein. Dies wird seitens der BAK strikt abgelehnt: Die Vor-schläge stellen keine Maßnahme gegen Sozialdumping dar und sind auch nicht kontrollierbar. Es ist zu befürchten, dass Unternehmen aus Osteuropa dadurch zeitlich unbegrenzt Beförderungen in den Mitgliedstaaten durchführen, die keinerlei Bezug mit ihrem Heimatstaat haben.

**Zu Art 2 Abs 8 (zu Art 14a EG-VO 1072/2009)**

Der Vorschlag über die „Haftung“, mit der Festlegung der Verantwortung für die Einhaltung der Verordnungsbestimmungen auch für Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer, ist aus Sicht der BAK zu begrüßen.

**Zu Art 2 Abs 10 und Art 3 (zu Art 17 EG-VO 1072/2009)**

Die Änderungen der Vorschriften im Bereich Berichterstattung und Überprüfung der Umsetzung der Verordnung sind klarer und detaillierter. So müssen in den jährlichen Berichten die Anzahl der Unternehmen mit Gemeinschaftslizenzen, die Anzahl der ausgegebenen Fahrerbescheinigungen, die Anzahl der durchgeführten Kabotagekontrollen, sowie die Anzahl der bezüglich Kabotage kontrollierten Fahrzeuge angeführt werden.

Die BAK befürwortet diese Änderungen.

**Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr:**

**Zu Art 1 Abs 1 (zu Art 2 Abs 1 EG-RL 2006/1)**

Bisher war die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen auf den „Verkehr zwischen Mitgliedstaaten“ beschränkt. Durch die hier vorgeschlagene Streichung dieser Einschränkung im Anwendungsbereich der Richtlinie soll nun der Einsatz gemieteter Fahrzeuge für Beförderungen innerhalb eines Mitgliedstaates möglich werden. Damit schafft die EK eine zusätzliche Hürde für die Kontrollorgane, die Kabotagebestimmungen durchzusetzen und zu überprüfen. Statt aus Wettbewerbsgründen Schritte in Richtung Steuerharmonisierung zu setzen, steht die EK bestehenden Wettbewerbsungleichheiten gelassen gegenüber, wenn in den Erläuterungen zu diesem Vorschlag sogar mit den unterschiedlichen Kraftfahrzeugsteuersätzen zwischen den Mitgliedstaaten argumentiert wird.

Aus Sicht der BAK ist die Ausdehnung der Verwendung gemieteter Fahrzeuge auch im innerstaatlichen Verkehr daher klar abzulehnen.

**Zu Art 1 Abs 1 (zu Art 2 Abs 1a EG-RL 2006/1)**

Die hier vorgeschlagene Möglichkeit, gemietete Fahrzeuge auch dann einzusetzen, wenn „das Fahrzeug nicht in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht“ wurde und dann auch noch eine Mindestmietdauer von vier Monaten pro Jahr vorzusehen, ist für die BAK keinesfalls akzeptabel. Diese Regelung führt dazu, dass die strengen Regelungen betreffend der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kraftfahrzeugen in Österreich (zB

regelmäßige technische Überprüfungen, Umweltfreundlichkeit usw) unterlaufen werden können. Auch das wird von der EK mit den unterschiedlichen Kraftfahrzeugsteuersätzen begründet.

#### **Zu Art 1 Abs 3 (zu Art 5a EG-RL 2006/1)**

Die Übergangsfrist für die Berichtspflicht für die EK an das Europäische Parlament und den Rat wird von der BAK zwar begrüßt, ist jedoch mit fünf Jahren zu lang bemessen. Die Berichterstattung sollte bereits nach drei Jahren erfolgen.

#### **Zu Art 2 Abs 1**

Auch die Übergangsfrist für die Mitgliedstaaten zur Umsetzung der Richtlinie erscheint der BAK mit 18 Monaten als zu lang bemessen; sechs Monate müssten als Umsetzungsfrist der Richtlinienmaterie völlig ausreichen.

#### **Forderungen der BAK zu Änderungen in der bestehenden EG-RL 2006/1:**

##### **Zu Art 2 Abs 2 lit b EG-RL 2006/1**

Gemäß bestehendem Art 2 Abs 2 lit b ist die Mitführverpflichtung des Arbeitsvertrages nur dann zwingend, wenn die LenkerInnen nicht selbst MieterInnen sind. Damit besteht ein deutlicher Anreiz zu Umgehungen bzw wird dadurch Scheinselbständigkeit gefördert. Die BAK fordert hier die ersatzlose Streichung des Halbsatzes „sofern der Fahrer nicht selbst der Mieter ist“. Damit sollten zwei Änderungen verbunden werden, wonach einerseits unselbstständig beschäftigte LenkerInnen keine Mietverträge abschließen können und andererseits selbständige LenkerInnen einen Auszug aus dem Unternehmensregister mitführen müssen.

##### **Zu Art 4 EG-RL 2006/1**

Laut geltendem Art 4, muss die Richt-

linie durch Mitgliedstaaten nicht zur Anwendung gebracht werden, wenn in diesem Mitgliedstaat „weniger strenge Bedingungen“ vorgesehen sind, als sie in den Anwendungsbestimmungen der Richtlinie aufgeführt sind.

Die BAK fordert, den bestehenden Art 4 ersatzlos zu streichen, weil damit die strengeren Bestimmungen der Richtlinie selbst relativiert und ausgehebelt werden.

Für weitere Fragen stehen Ihnen gerne

**Richard Ruziczka**

T: +43 (0) 1 501 651 2423  
richard.ruziczka@akwien.at

**sowie**

**Peter Hilpold**

(in unserem Brüsseler Büro)  
T +32 (0) 2 230 62 54  
peter.hilpold@akeuropa.eu

zur Verfügung.

**Österreichische Bundesarbeitskammer**

Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien, Österreich  
T +43 (0) 1 501 65-0

**AK EUROPA**

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU  
Avenue de Cortenbergh 30  
1040 Brüssel, Belgien  
T +32 (0) 2 230 62 54  
F +32 (0) 2 230 29 73