



September 2017
AK Positionspapier

Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“

Sozialvorschriften

COM (2017) 277 - 561/2006/EG; 165/2014/EU

COM (2017) 278 - 2006/22/EG; 96/71/EG; 2014/67/EU

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 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern und Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der RL 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der RL 96/71/EG und der RL 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

Am 31.5. dJ veröffentlichte die Europäische Kommission (EK) das sogenannte „Mobilitätspaket“; ein Teil davon beinhaltet umfangreiche Vorschläge, mit denen im Bereich Sozialvorschriften im Straßengüter- und -personenverkehr die oben angeführten zwei EG-Verordnungen und zwei EG-Richtlinien abgeändert werden sollen. Seitens der EK wird festgestellt, dass durch die getroffenen Maßnahmenvorschläge die Probleme bezüglich unangemessener Arbeitsbedingungen und des unzureichenden Sozialschutzes der BerufslenkerInnen sowie betreffend der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Transportunternehmen beseitigt werden sollen. Die Ursachen für die unbefriedigende Situation sieht die EK einerseits in Schwachstellen der bestehenden Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten

der KraftfahrerInnen) und andererseits in der ineffizienten Umsetzung der Regeln für die Entsendung von ArbeitnehmerInnen im Straßenverkehr.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) hat in den vergangenen Jahren wiederholt auf die positiven Auswirkungen der umfangreichen Bestimmungen der Verordnungen und Richtlinien in diesem Bereich hingewiesen, die als Hauptziele die Hebung der Straßenverkehrssicherheit, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des sozialen Schutzes der LenkerInnen im Straßenverkehr sowie die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen verfolgen sollen. Aus Sicht der BAK waren die bisherigen gesetzlichen Regelungen gut und ausreichend, daher erschien es grundsätzlich nicht notwendig, die bestehenden EG-Verordnungen und EG-Richtlinien zu ändern, weil sie bisher schon ein großes Maß an Flexibilität für FahrerInnen zugelassen haben. Was allerdings dringend einer Verbesserung unterzogen werden musste, war die einheitliche und effiziente Durchsetzung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten, die bisher durch widersprüchliche Auslegungen, fehlende Kontrollen und die in den letzten Jahren starke Reduzierung des Kontrollpersonals erhebliche Mängel aufwies.

In diesem Sinne nimmt die BAK zu den gegenständlichen Änderungsentwürfen der EK einerseits grundsätzlich positiv jene Neuerungen zur Kenntnis, die durch Klarstellungen zu besseren Arbeitsbedingungen für die LenkerInnen führen können; andererseits werden weiterhin unbestimmte Gesetzesrege-

lungen, 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:

Zur Verordnung, mit der die EG-Verordnung 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) und die EU-Verordnung 165/2014 (Fahrtenschreiber) geändert werden:

Zu den Erwägungsgründen 6 und 8

Die BAK lehnt die Formulierung ab, wonach „durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ jene Zeiträume, über die FahrerInnen im grenzüberschreitenden Verkehr von ihrem Heimatort abwesend sind, „unnötig verlängert werden“. Damit wird suggeriert, dass reguläre wöchentliche Ruhezeiten nur eine bürokratische Vorschrift ohne Grund wären. Ziel dieser Regelung ist eindeutig die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, um FahrerInnen und andere VerkehrsteilnehmerInnen zu schützen, wie dies auch in Art 1 der EG-Verordnung 561/2006 festgehalten ist. Dies muss auch weiterhin in den Erwägungsgründen unmissverständlich formuliert sein.

Gleiches gilt auch für die Formulierung in Erwägung 8, wonach es FahrerInnen oftmals unmöglich ist, ohne Verstoß gegen die Lenkzeitvorschriften einen gewünschten Bestimmungsort zu erreichen; hier wird unterstellt, dass die bestehenden Regelungen zu starr seien und somit Verstöße unumgänglich wären. Auch in diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Rege-

lungen der Verkehrssicherheit dienen und keine Schikane für die FahrerInnen darstellen. Verstöße in diesem Zusammenhang können auch auf mangelhafte Planung zurückzuführen sein und sind nicht immer durch unvorhergesehene Umstände verursacht. Aufgrund von außergewöhnlichen Ereignissen ist es ja bereits jetzt schon möglich, eine Überschreitung der Lenkzeiten zu rechtfertigen.

Zu Art 1 Abs 1 (zu Art 3 lit h EG-VO 561/2006)

Die Ausweitung der Ausnahme, wonach künftig alle Fahrzeuge zur nicht-gewerblichen Güterbeförderung nicht mehr unter den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, und nicht mehr wie bisher nur Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen zulässiger Höchstmasse, wird von der BAK abgelehnt. Wie bereits erwähnt, ist die Verkehrssicherheit der oberste Grundsatz dieser Verordnung. Wenn nun FahrerInnen über zahlreiche Stunden hinweg ohne Unterbrechung nicht gewerblich fahren, so ändert diese Situation nichts an der Tatsache, dass diese FahrerInnen trotzdem eine Gefahr für sich selbst und alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen darstellen. Darüber hinaus ist durch den Entfall der Gewichtsbeschränkung zu befürchten, dass hier Umgehungen zwingender Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten erfolgen, wenn es möglich wird, dass FahrerInnen Lastkraftwagen bis zu 40 Tonnen oder sogar Gigaliner „zu privaten Zwecken“ lenken dürfen.

Die BAK spricht sich klar für die Beibehaltung der bisherigen Ausnahme in lit h aus.

Zu Art 1 Abs 2 (zu Art 4 lit r EG-VO 561/2006)

In dieser neuen Definition, soll der Begriff „nichtgewerbliche Beförderung“ erklärt werden. Die Formulierung, wo-

nach darunter „...jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die nicht entlohnt und durch die kein Einkommen erzielt wird“ zu verstehen ist, ist missverständlich und entspricht auch nicht – im Gegensatz zu den Ausführungen in den Erläuterungen – dem klaren Grundtenor des Urteils des EuGH im Vorabentscheidungsverfahren C-317/12 („Lundberg“).

Nach Ansicht der BAK werden durch diesen Vorschlag keine Unsicherheiten und Unterschiede bei der Auslegung in den Mitgliedstaaten beseitigt; vielmehr muss eindeutig geklärt werden, dass der Werkverkehr weiterhin in den Anwendungsbereich der EG-Verordnung 561/2006 fällt. Es wird angeregt, die Formulierung der Definition an diejenige des EuGH-Urteils anzupassen, wonach „der Begriff ‚nichtgewerbliche Güterbeförderung‘ dahin auszulegen“ ist, „dass er die Güterbeförderung erfasst, die eine Privatperson auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt“.

Zu Art 1 Abs 4 (zu Art 7 Abs 3 EG-VO 561/2006)

Die Bestimmung im neuen Art 7 Abs 3, wonach bei Mehrfahrerbesatzungen der Beifahrer seine Lenkunterbrechung (Lenkpause) im fahrenden Fahrzeug verbringen kann, birgt das Problem in sich, dass im fahrenden Fahrzeug Aufzeichnungen der Lenkunterbrechungen nicht möglich sind; für den Beifahrer werden also immer „Bereitschaftszeiten“ aufgezeichnet. Dies ist aus Sicht der BAK nur akzeptabel, wenn gewährleistet ist, dass für den Zeitraum von 28 Tagen, für die alle Tätigkeiten nachgewiesen werden müssen, eindeutig nachzuvollziehen ist, dass die LenkerInnen im Mehrfahrerbetrieb eingesetzt waren und ihre Fahrtunterbrechungen eingehalten haben.

Zu Art 1 Abs 5 lit a (zu Art 8 Abs 6 Unterabs 1 EG-VO 561/2006)

Der Vorschlag zur Erhöhung des Durchrechnungszeitraumes bezüglich der wöchentlichen Ruhezeiten von zwei auf vier Wochen wird von der BAK nicht als Verschlechterung für ArbeitnehmerInnen betrachtet. FahrerInnen haben dadurch die Möglichkeit, zwei verkürzte wöchentliche Ruhezeiten mit unveränderter Ausgleichspflicht hintereinander zu konsumieren, wodurch sich ein erhöhtes Maß an individuellem Gestaltungsspielraum ergibt.

Die BAK fordert diesbezüglich jedoch insbesondere in der deutschen Formulierung der neuen Bestimmung eine terminologische Klarstellung, dass in solch einem Szenario die reduzierte wöchentliche Ruhezeit nicht – wie im vorliegenden Entwurf festgehalten – durch eine gleichwerte „Ruhepause“, sondern durch eine gleichwertige „Ruhezeit“ ausgeglichen werden muss.

Zu Art 1 Abs 5 lit c (zu Art 8 Abs 8a EG-VO 561/2006)

Hier wird seitens der EK klargestellt, was bisher ohnedies schon in vielen Mitgliedstaaten – auch in Österreich – gesetzeskonform gemäß Art 8 Abs 8 ausgelegt wurde: Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und jede Ruhezeit von mehr als 45 Stunden (wenn ein Ausgleich für eine reduzierte Wochenruhe dazu kommt) darf nicht im Fahrzeug verbracht werden. Sie muss in einer geeigneten Unterkunft mit sanitären Einrichtungen, die entweder vom Unternehmer zur Verfügung gestellt oder bezahlt wird, oder am Wohnort des Lenkers verbracht werden. Nach Auffassung der BAK entsteht durch die neue Formulierung jedoch großer Klärungsbedarf, was unter einer „geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen“ zu verstehen ist. Hier

fordert die BAK eine ergänzende Klarstellung im Gesetzestext, dass es sich dabei nur um Einzelbettzimmer mit sanitären Einrichtungen handeln darf, in denen aus arbeitsmedizinischer Sicht eine Ruhezeit zu Erholungszwecken verbracht werden kann.

Zu Art 1 Abs 5 lit c (zu Art 8 Abs 8b EG-VO 561/2006)

In dieser neuen Bestimmung ist festgehalten, dass Unternehmen die Arbeit der FahrerInnen so „planen“, dass sie zum Ausgleich einer verkürzten wöchentlichen Ruhezeit an ihren Wohnort zurückkehren können. Die Intention der EK ist grundsätzlich zu begrüßen, allerdings ist der Ausdruck „planen“ sehr unspezifisch, sodass dadurch in keiner Weise ein zwingender Anspruch abgeleitet werden kann.

Stattdessen sollte die Regelung so formuliert werden, dass Unternehmen die Arbeit der FahrerInnen so zu gestalten haben, dass sie auf Grundlage nachvollziehbarer Parameter und ausreichend Spielraum die wöchentliche Ruhezeit am Wohnort verbringen können. Darüber hinaus lässt die vorliegende Fassung etwaige Sanktionen gänzlich vermissen, wenn von den Kontrollorganen im Rahmen einer Kontrolle eine abweichende Praxis festgestellt wird.

Zu Art 1 Abs 7 (zu Art 12 EG-VO 561/2006)

Die neue Ausnahmebestimmung für LenkerInnen, ihre tägliche Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden bzw die wöchentliche Ruhezeit spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen konsumieren zu müssen, um eine geeignete Unterkunft mit einer entsprechenden Schlafmöglichkeit und sanitären Einrichtungen aufzusuchen, wird aus Sicht der BAK als unproblematisch

betrachtet, da jedenfalls gewährleistet sein muss, dass keine Verstöße gegen die täglichen oder wöchentlichen Lenkzeiten bzw der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeiten unternommen werden. Allerdings sollte zur Klarstellung in den Gesetzestext formuliert werden, dass dies nur bei unvorhersehbaren, unplanbaren Ereignissen der Fall sein kann.

Zu Art 1 Abs 10 (zu Art 19 Abs 1 EG-VO 561/2006)

Grundsätzlich hat die BAK wiederholt das Zustandekommen der EU-VO 2016/403 der EK durch delegierten Rechtsakt kritisiert und ebenso die inhaltliche Überarbeitung der Einstufung „schwerwiegender Verstöße gegen Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können“ gefordert.

Die hier vorgesehene Änderung, wonach Sanktionen verhältnismäßig in Bezug auf den Schweregrad der Verstöße gemäß Anhang III der EG-Richtlinie 2006/22 sein müssen, ist im Rahmen dieser Verordnung ein nachvollziehbarer Ansatz. Gleichzeitig ist allerdings die Kategorisierung der Schweregrade in der zitierten EU-Verordnung der EK nicht nachvollziehbar. So stellen Verstöße gegen die Ruhezeiten oder Lenkpausen gemäß diesem Anhang niemals einen schwersten Verstoß dar. Erst eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 50 % entspricht einem Verstoß des höchsten Schweregrades, wenn der Fahrer also statt neun Stunden eine Lenkzeit von über 13,5 Stunden aufweisen würde. Im Vergleich zur derzeitigen Fassung stellt der neue Vorschlag sogar eine Aufweichung dar, da eine Lenkzeit von über elf Stunden nicht mehr als „schwerster“, sondern nur mehr als „sehr schwerwiegender Ver-

stoß“ eingestuft wird. Diese Kategorisierung zeigt eine gewisse Toleranz bei Verstößen zu Lenk- und Ruhezeiten, gegen die sich die BAK in aller Deutlichkeit ausspricht und neuerlich die gänzliche Überarbeitung der EU-VO 2016/403 der EK verlangt.

Zu Art 1 Abs 11 lit a (zu Art 22 Abs 1 EG-VO 561/2006)

Grundsätzlich begrüßt die BAK die neuen Bestimmungen über die gegenseitige Amtshilfe unter den Mitgliedstaaten. Allerdings sollte der unbestimmte Gesetzesbegriff „ohne ungebührliche Verzögerung“ durch eine konkrete, kurze Zeitangabe ersetzt werden.

Zu Art 1 Abs 12 (zu Art 25 Abs 2 EG-VO 561/2006)

Nach diesem Änderungsvorschlag soll die EK Durchführungsakte erlassen dürfen, wenn Mitgliedstaaten Bestimmungen dieser Verordnung unterschiedlich auslegen oder wenn es Differenzen bei den Kontrollen gibt.

Wie bereits oben kritisiert, wird die Tendenz, die Kompetenzen der EK mittels Erlassung von delegierten Rechtsakten auszuweiten, von der BAK ausdrücklich abgelehnt, da dadurch demokratisch legitimierte Institutionen de facto umgangen werden. Die BAK tritt sehr wohl für verbindliche Klarstellungen durch konkrete Rechtsetzungsakte ein, allerdings muss auch weiterhin eine Absicherung durch das Europäische Parlament und den Rat erfolgen.

Forderungen der BAK zu Änderungen in der bestehenden EG-VO 561/2006:

Zu Art 2 Abs 1 lit a EG-VO 561/2006

Um die Ziele der EG-VO (Verbesserung der Sozialbedingungen der LenkerInnen, Hebung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Wettbewerbs-

verzerrungen) effizienter verwirklichen zu können, sollte der bestehende Geltungsbereich der Verordnung auf alle Fahrzeuge die gewerbsmäßig eingesetzt werden, ausgedehnt werden, auch auf Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässige Höchstmasse.

Zu Art 10 Abs 1 EG-VO 561/2006

Wie bereits vom Europäischen Parlament anlässlich der Novellierung der EG-VO 3820/85 und ihrer Ersetzung durch die EG-VO 561/2006 gefordert, muss mit Pauschalentlohnungen auf Europas Straßen endlich Schluss gemacht werden. Gemäß Art 10 Abs 1 EG-VO 561/2006 sind sie nämlich nur dann verboten, „...“, falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden und/oder zu Verstößen gegen diese Verordnung ermutigen.“ In der Praxis wurde noch nie in einem Gerichtsverfahren ermittelt, ob diese Entlohnungsformen unfallkausal sind oder nicht. Ihr grundsätzliches Verbot wird daher in keinem Mitgliedstaat vollzogen. Es bleibt weiterhin unbestritten, dass Pauschalentlohnungen für die Verkehrssicherheit abträglich sind, daher müssen sie auch eindeutig verboten werden.

Zu Art 2 Abs 1 und 2 (zu Art 8 Abs 1 und Art 34 Abs 7 EU-VO 165/2014)

Die in Art 8 Abs 1 vorgeschlagene automatische Eintragung des Standortes in den Aufzeichnungen des zukünftigen, intelligenten Fahrtenschreibers, wenn eine Grenze überschritten wird, wird von der BAK grundsätzlich begrüßt, weil dadurch auch für Kontrollorgane Erleichterungen beim Vollzug der Bestimmungen über die Kabotage sowie der Regelungen betreffend der Entsendung von ArbeitnehmerInnen geschaffen werden. Eine analoge Regelung soll auch für die bestehenden digitalen Kontrollgeräte eingeführt werden, mit dem

Unterschied, dass für diese Eintragung eine Eingabe durch das Lenkpersonal verpflichtend vorgeschrieben wird und dementsprechend dann Sanktionen gegen die FahrerInnen bei Nichtbefolgung abgeleitet werden können.

Die BAK spricht sich jedoch gegen die Übertragung der Verantwortung für die manuelle Eingabe des Standortes bei Grenzüberschreitungen auf die LenkerInnen aus und fordert, dass mit Inkrafttreten der Bestimmungen der gegenständlichen Verordnung alle Fahrzeuge im internationalen Verkehr mit Geräten ausgestattet sein müssen, die eine automatische Eintragung des Grenzübertritts vornehmen können. Darüber hinaus wird hiermit auch bereinigt, dass im Verordnungsvorschlag der EK übersehen wurde, dass noch immer Fahrzeuge mit analogen Kontrollgeräten eingesetzt werden; für diese wurde die Festlegung der Eintragung des Grenzübertritts auf dem Schaublatt vergessen.

Wie bereits erwähnt, soll die automatische Aufzeichnung des Grenzübertritts die Durchsetzung der Sozialvorschriften, der Kabotagebestimmungen sowie der Regelungen betreffend der Entsendung von ArbeitnehmerInnen erleichtern. Da für LenkerInnen eine Mitführipflicht der Aufzeichnungen ihrer Tätigkeiten in den letzten 28 Tagen nur mittels Fahrerkarte besteht, dort aber diese Standortdaten nicht aufgezeichnet werden (sondern nur im Massespeicher des Fahrtenschreibers), ist die Durchsetzung dieser genannten wichtigen Bestimmungen durch Kontrollorgane weiterhin nicht möglich. Es lässt sich nur nachvollziehen, wie oft das Fahrzeug Grenzen überquert, nicht aber wie oft das Lenkpersonal die Mitgliedstaaten gewechselt hat.

Die BAK fordert deshalb, dass die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, dass mit Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung die Grenzübertritte auch auf der Fahrerkarte gespeichert werden.

Forderung der BAK zur Änderung der bestehenden EU-VO 165/2014:

Zu Art 9 Abs 2 und Art 3 Abs 4 EU-VO 165/2014

Die Übergangsfrist (Art 9 Abs 2) für die Ausstattung aller Fahrzeuge im internationalen Verkehr mit intelligenten Fahrtenschreibern bzw der Ausrüstung der Kontrollorgane (Art 3 Abs 4) mit geeigneten Auswertungsgeräten von 15 Jahren wurde im vorliegenden Verordnungsvorschlag nicht geändert. Obwohl von den Fahrtenschreiberherstellern keine Schwierigkeiten einer früheren Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers gesehen werden, beharrt die EK auf dem Einführungsstermin mit 2.3.2019 und der daran anschließenden 15-jährigen Übergangsfrist. Damit werden auch Verbesserungen in der Kontrollierbarkeit der Kabotage- und Entsendebestimmungen auf die lange Bank geschoben.

Die BAK fordert daher, dass in beiden genannten Bestimmungen die Übergangsfrist um zehn Jahre auf maximal fünf Jahre gekürzt wird.

Zur Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der RL 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der RL 96/71/EG und der RL 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

Zu Art 1 Abs 1 und Abs 2 (zum Titel und zu Art 1 EG-RL 2006/22)

Die Ausdehnung des Anwendungsbereiches der Mindestkontrollen auf die Arbeitszeitrichtlinie für LenkerInnen (EG-Richtlinie 2002/15) wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt.

Zu Art 1 Abs 3 lit a (zu Art 2 Abs 1 Unterabs 2 EG-RL 2006/22)

Dass Kontrollen einen Querschnitt des Fahrpersonals, Unternehmen und Fahrzeuge zu erfassen haben, bleibt unverändert. Es wird jedoch die Präzisierung gestrichen, dass ein repräsentativer Querschnitt der Fahrzeuge „jeder Beförderungsart“ gegeben sein muss. Wenn die Beförderungsart keine Rolle mehr spielt – also Bus oder LKW – so besteht die Gefahr, dass zB LKW im Verhältnis weniger oft kontrolliert werden können, obwohl der Missbrauch bei dieser Beförderungsart am stärksten ausgeprägt ist.

Die BAK spricht sich daher für die Beibehaltung der Beförderungsart als gesonderten Parameter für den repräsentativen Kontrollquerschnitt aus.

Positiv hervorzuheben ist im Gegensatz dazu, dass nun auch eine Kontrolle in Hinblick auf die Arbeitszeitrichtlinie für LenkerInnen erfolgt und dies in einzelnen weiteren Artikelbestimmungen und auch in den Anhängen festgehalten wird.

Zu Art 1 Abs 6 (zu Art 8 EG-RL 2006/22)

Im unveränderten Teil von Abs 1 wird auf Bestimmungen der aufgehobenen EG-VOen 3820/85 und 3821/85 verwiesen. Hier sollte auch eine Aktualisierung erfolgen.

Die im neuen Art 8 Abs 1a vorgesehene Regelung über die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und ihrer Behörden wird seitens der BAK hinsichtlich der Zielausrichtung grundsätzlich begrüßt. Allerdings werden hier Bearbeitungsfristen für den gegenseitigen Informationsaustausch vorgesehen, die viel zu lang erscheinen. Nach Auffassung der BAK sollte dieser Absatz zur Gänze in folgenden Punkten überarbeitet werden:

- Auf nachgefragte Informationen eines Mitgliedstaates hat der andere Mitgliedstaat laut Vorschlag 25 Werktage Zeit zu antworten. Diese Frist ist unnötig lang und sollte im Zeitalter der elektronischen Datenübermittlung auf maximal sieben Werktage reduziert werden.
- Laut vorgesehenem letztem Satz des ersten Unterabsatzes soll eine Antwort in dringenden Fällen oder bei bloßen Registerabfragen bereits nach drei Tagen erfolgen. Einerseits ist das ein Hinweis darauf, dass obige Frist von 25 Tagen viel zu lang bemessen ist, andererseits ist völlig unklar, was unter „dringenden Fällen“ zu verstehen ist.
- Der letzte Unterabsatz sollte gänzlich gestrichen werden: Wenn es schwierig oder unmöglich ist, einem Informationersuchen nachzukommen, soll dies laut Vorschlag der andere Mitgliedstaat innerhalb von zehn Tagen begründen. Damit ist zu befürchten, dass dieser vor-

gesehene Informationsaustausch für Mitgliedstaaten, die nicht informieren wollen, immer „schwierig“ oder „unmöglich“ sein wird. Es ist zu befürchten, dass sich Mitgliedstaaten, die Informationen nicht weitergeben wollen, diese Bestimmung als Rechtfertigung heranziehen werden.

Zu Art 1 Abs 7 (zu Art 9 Abs 1 EG-RL 2006/22)

Grundsätzlich besteht kein Einwand einer Festlegung eines unionsweit gültigen Risikobewertungssystems, allerdings wird die Festlegung einer gemeinsamen Formel für das Risikobewertungssystem allein durch die EK durch einen eigenen delegierten Rechtsakt negativ bewertet, weil es sich hier nicht um einen demokratischen Rechtsetzungsprozess handelt. Wie bereits zur Änderung der EG-VO 561/2006 weiter oben ausgeführt, ist es für die BAK unerlässlich, dass auch weiterhin eine Absicherung durch das Europäische Parlament und den Rat erfolgt.

Neu ist im zweiten Unterabsatz die Aufnahme eines zusätzlichen Pluspunktes im Risikobewertungssystem, wonach auch der Einsatz von intelligenten Fahrtensschreibern im gesamten Fuhrpark zur Herabsetzung des Risikowertes führen soll. Seitens der BAK wird dieser neue Parameter in der Bewertung der Seriosität der Unternehmen abgelehnt; es ist stattdessen sinnvoller – wie oben in der Stellungnahme zu Art 9 Abs 2 und Art 3 Abs 4 EU-VO 165/2014 ausgeführt – die Übergangsfrist für die Nachrüstung der Fahrzeuge von derzeit 15 Jahren auf fünf Jahre zu reduzieren.

Zu Art 1 Abs 8 (zu Art 11 Abs 3 EG-RL 2006/22)

LenkerInnen müssen bei Straßenkontrollen sämtliche Tätigkeiten, Lenkun-

terbrechungen und Ruhezeiten durch Fahrerkarte, Schaublätter oder sonstige Aufzeichnungen für den gegenwärtig laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage nachweisen. Sind in diesem Zeitraum keine Aufzeichnungen verfügbar, müssen sie eine EG-Bescheinigung mitführen, die vor jeder Fahrt maschinenschriftlich vom Unternehmen ausgefüllt und unterschrieben ist; darin bestätigt das Unternehmen, dass das Lenkpersonal im Krankenstand oder auf Urlaub war, ein vom Anwendungsbereich der EG-VO 561/2006 ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat, oder andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat usw. Damit war eine lückenlose Kontrolle der FahrerInnen auf Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten möglich. Laut gegenständlichem EK-Vorschlag soll nun dieses bestehende und bewährte „Krankenstands- und Urlaubsformblatt“ durch einen delegierten Rechtsakt der EK abgeschafft werden und durch ein anderes Aufzeichnungs- und Kontrollsystem ersetzt werden, das viele Lücken aufweist. So sollen zukünftig Abwesenheiten erst aufgezeichnet werden müssen, wenn die LenkerInnen zumindest eine Woche vom Fahrzeug entfernt sind. Das bedeutet, dass sie vom Unternehmen keine Bestätigung mehr benötigen, wenn sie bis zu sieben Tage Urlaub machen. Damit ist keine Kontrolle der Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten mehr möglich.

Abgesehen von der bereits wiederholt kritisierten Erlassung der neuen Bestimmung durch delegierten Rechtsakt, lehnt die BAK strikt ab, dass über den genannten Zeitraum keine lückenlosen Aufzeichnungen der Tätigkeiten, Lenkunterbrechungen und Ruhezeiten der LenkerInnen im Fahrzeug mitgeführt werden müssen.

Zu Art 2 (zu EG-RL 96/71 und EU-RL 2014/67)

Mit dieser Richtlinie sollen Spezialregelungen bei der Entsendung von BerufskraftfahrerInnen im Straßenverkehr festgelegt werden.

Die BAK lehnt grundsätzlich die Vorgangsweise der EK/DG MOVE ab, weil hierfür formaljuristisch die Entsenderichtlinie nicht geändert oder eine eigenständige Richtlinie erlassen wird, sondern die vorgeschlagenen Änderungen zusammen mit jenen der Durchführungsrichtlinie in einen Gesetzestext „verpackt“ werden. Die von der EK angeführte Argumentation, dass die unkoordinierten nationalen Maßnahmen hohe bürokratische Hürden erzeugt hätten bzw dass es dadurch zu unangemessenen Behinderungen des freien Dienstleistungsverkehrs im Verkehrssektor gekommen sei, ist aus Sicht der BAK nicht schlüssig: So kann zB der Zeitpunkt der Überschreitung der Grenze mittels GPS leicht ermittelt werden (in der Praxis werden seit Jahren nicht bloß die Grenzübertritte von LKW Fahrern erfasst, sondern mittels GPS werden die Fahrer zunehmend „auf Schritt und Tritt“ überwacht, um die Einsätze möglichst effizient planen zu können), die Ermittlung des Lohnes auf Basis verschiedener Stundensätze stellt EDV-unterstützt kein Problem und auch keinen unverhältnismäßigen Aufwand dar, aber auch die Ermittlung der Mindestlöhne ist nicht schwierig, weil die gesetzlichen Mindestlöhne im Internet leicht zu finden sind.

Die BAK vertritt daher den Standpunkt, dass es keinen Bedarf für eine Sonderregelung – wie sie hier vorgeschlagen wird – gibt und die beabsichtigten Änderungen gemeinsam mit der gerade in Verhandlungen befindlichen Novellierung der Entsenderichtlinie behandelt werden sollten.

Zu einzelnen Vorschlägen der EK/DG MOVE nimmt die BAK wie folgt Stellung (Achtung: die deutsche Version des EK-Vorschlages hat insbesondere zu Art 2 Abs 3 und 4 andere Buchstaben-Bezeichnungen. Hier wird auf die englische Version Bezug genommen).

Zu Art 2 Abs 2

Die BAK lehnt ab, dass der Vorschlag als Normadressaten auf die FahrerInnen (Art 2 Abs 2: „Member States shall not apply...to drivers...“) und nicht auf die Unternehmen verweist; da die Lohnvorteile die Unternehmen lukrieren, kann sich dadurch kein fairer Wettbewerb entfalten.

Laut Vorschlag sollen die Bestimmungen der Entsenderichtlinie bei internationalen Güter- oder Personenbeförderungen erst nach dem dritten Tag anzuwenden sein (Art 2 Abs 2). Das heißt, dass erst dann die jeweiligen nationalen Vorschriften über Urlaub und Mindestlohn den eingesetzten FahrerInnen zugutekommen.

Das gibt wesentlichen Spielraum für Lohndumping, weil nationale Mindestlöhne ja erst ab dem vierten Tag gelten sollen. Diese Drei-Tage-Frist bis zur Anwendung der nationalen Vorschriften wird von der BAK abgelehnt.

Kabotagefahrten sind laut EK-Vorschlägen auch in angrenzenden Mitgliedstaaten (also grenzüberschreitend) möglich (siehe Art 2 Abs 5 lit a Verordnungsentwurf zur Änderung der EG-VO 1071/2009 u EG-VO 1072/2009), damit kommen Bestimmungen der Entsenderichtlinie auch hier erst nach drei Tagen zur Anwendung. Die BAK spricht sich sowohl gegen die grenzüberschreitenden Kabotagemöglichkeiten als auch gegen die Anwendbarkeit der Entsendebestimmungen erst nach drei Tagen

aus, weil dadurch Kontrollen dieser Tätigkeiten und der Entsendebestimmungen wieder undurchführbar werden.

Zu Art 2 Abs 4 lit a

Die BAK kritisiert die Aufzählung der einzelnen Angaben, die bei einer Entsendung zu melden sind, als unzureichend. Sie sind gegenüber den nationalen österreichischen Vorschriften, die keinesfalls bürokratische Hürden erzeugt haben, einschränkend.

Zu Art 2 Abs 4 lit b bis e

Hier enthält der EK-Vorschlag weitreichende Verpflichtungen allein für das Lenkpersonal, wie zB das Mitführen der Entsendemeldung, des Arbeitsvertrages oder der Entgeltabrechnungen der letzten beiden Monate, die abzulehnen sind. Sie sollten sich in erster Linie an die Unternehmen richten.

Zu Art 2 Abs 4 lit f

Die BAK fordert hierzu, dass die Verpflichtungen für das Unternehmen um den Nachweis des Arbeitsvertrages erweitert werden. Es ist weiters auch klarzustellen, innerhalb welchen Zeitraumes die Kopien zu übermitteln sind und ob das Fahrzeug so lange angehalten werden kann.

Der Vollständigkeit halber wird seitens der BAK auf die Stellungnahme oben zu Art 2 Abs 1 Verordnungsentwurf zur Änderung der EG-VO 561/2006 u EG-VO 165/2014 (zu Art 8 Abs 1 und Art 34 Abs 7 EU-VO 165/2014) verwiesen. Nach dem Vorschlag soll der Grenzübertritt nur im Fahrzeug aufgezeichnet werden, nicht jedoch auf der Fahrerkarte; dh, ob LenkerInnen richtig entlohnt wurden (zB in den letzten 28 Tagen), ließe sich weiterhin nicht kontrollieren. Die BAK fordert deshalb, dass die Grenzübertritte auch auf der Fahrerkarte gespeichert 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