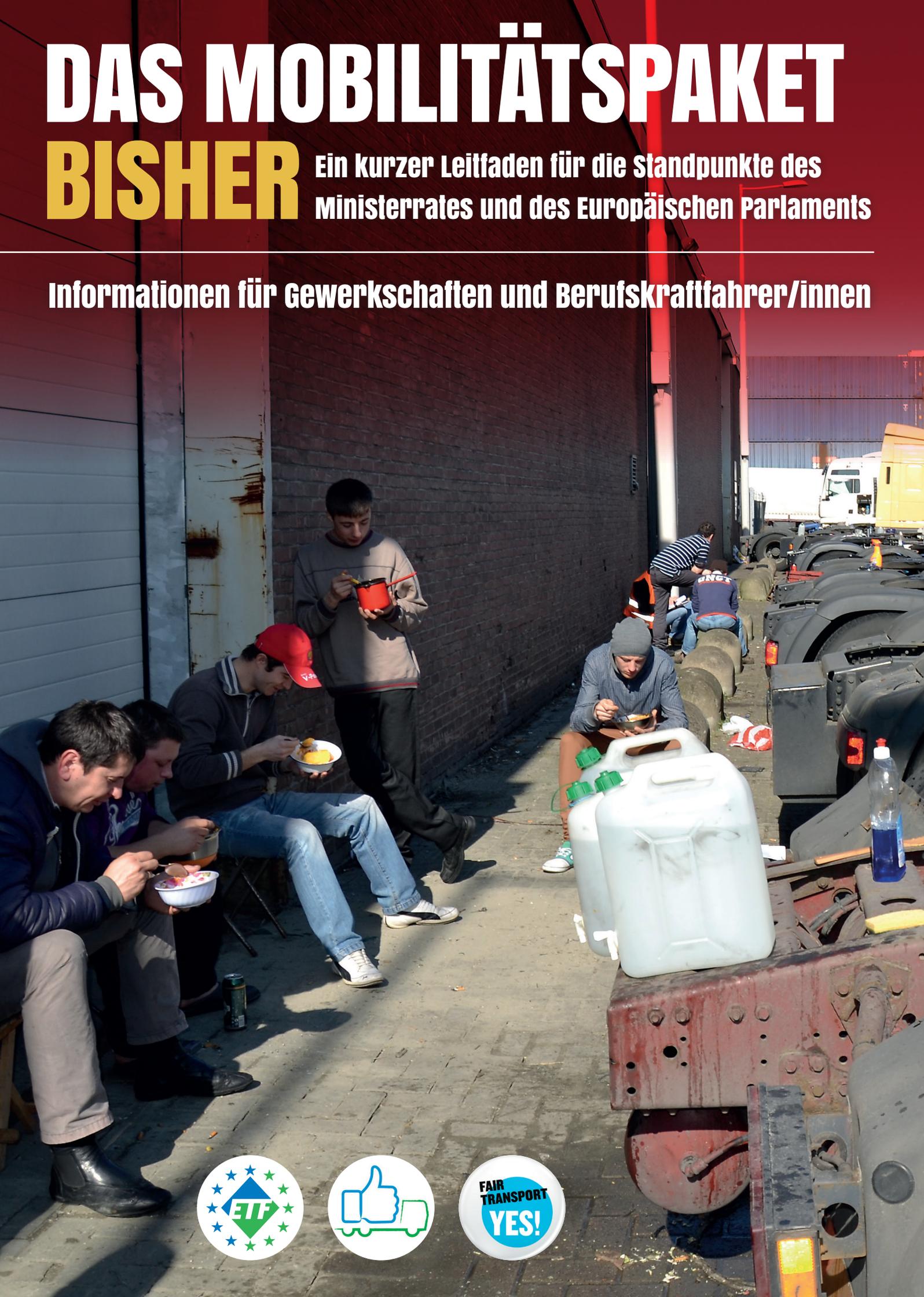


DAS MOBILITÄTSPAKET

BISHER Ein kurzer Leitfaden für die Standpunkte des Ministerrates und des Europäischen Parlaments

Informationen für Gewerkschaften und Berufskraftfahrer/innen



DAS MOBILITÄTSPAKET **BISHER**

Ein kurzer Leitfaden für die Standpunkte des Ministerrates und des Europäischen Parlaments

DAS MOBILITÄTSPAKET IST NOCH NICHT VERABSCHIEDET ODER VEREINBART

Die Verkehrsminister der 28 Mitgliedstaaten (der „Ministerrat“) und das Europäische Parlament haben jedoch jeweils ihre eigenen Positionen dazu festgelegt. Im Herbst 2019 werden sie sich treffen, um mit den Verhandlungen über das endgültige Abkommen zu beginnen.

Zweck dieser Broschüre ist es, Gewerkschaften und Berufskraftfahrer/innen über die positiven und negativen Aspekte der jeweiligen Positionen der beiden Institutionen zu informieren, auf Risiken hinzuweisen, denen wir während des zukünftigen Verhandlungsprozesses ausgesetzt sind, und Euch über die Maßnahmen zu informieren, die die ETF zur Beseitigung dieser Risiken ergreifen kann.

LENK-UND RUHEZEIT (Verordnung 561/2006)

Große Fortschritte für die Fahrer/innen

Gemäß der beiden Positionen gilt:

- Die Fahrer/innen müssen regelmäßig, nach Hause zurückkehren, mindestens **einmal im Monat**;
- Sie **können nicht** verpflichtet werden, eine wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden oder mehr **im Fahrzeug** einzulegen.



Große Fortschritte für die Gesellschaft

- **Weniger Ermüdung** für Bus-, Reisebus- und Lkw-Fahrer/innen = **sicherere Straßen, mehr Sicherheit für die Fahrgäste.**

Risiken und Unwägbarkeiten

Zwei Lenk- und Ruhezeitregelungen?

- **Das Europäische Parlament** sagt, dass die derzeitigen Regeln, unverändert, für **alle** gelten sollten;
- **Der Ministerrat** sagt jedoch, dass die derzeitige Regelung nur für **Fahrer/innen** gelten sollte, **die in ihrem eigenen Land arbeiten**. Sobald sie eine Grenze überschreiten (internationaler Transport), steht es ihrem Arbeitgeber frei, die 45-Stunden-Ruhezeit um eine weitere Woche zu verschieben. Mit anderen Worten, Fahrer/innen im internationalen Verkehr können dazu gebracht werden, drei volle Wochen bei nur zwei freien Tagen zu fahren.

Ein Beispiel dafür, wie der Vorschlag des Rates in der Praxis funktionieren würde: Ein französischer Fahrer, der nur im Inlandsverkehr tätig ist, würde von den geltenden Vorschriften profitieren. Wenn er jedoch 10 Tage Inlandsverkehr durchführt und am 11. Tag für eine Abholung bzw. Lieferung außerhalb Frankreichs eine Grenze überquert, kann seine 45-stündige Ruhezeit auf die Woche danach verschoben werden.

Abgesehen von der Unterwanderung des Wohlbefindens der Fahrer/innen...

- Eine doppelte Lenkzeitregelung, wie vom Rat vorgeschlagen, mit unterschiedlichen Regeln, je nachdem, ob die Grenzen überschritten wurden, wird der **Durchsetzung schaden**. Die Lenk- und Ruhezeitenregelung gehört zu den am strengsten durchgesetzten im Straßenverkehr in ganz Europa. Eine Regelung mit doppelter Lenkzeit wird **das Ende wirksamer Kontrollen** der Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten für Bus-, Reisebus und Lkw-Fahrer/innen bedeuten und dem digitalen Fahrtenschreiber die meisten seiner Durchsetzungskapazitäten rauben;
- Eine doppelte Lenkzeitregelung wird die **Verkehrssicherheit verringern**. Zehntausende von Bus- und Lkw-Fahrern/innen im internationalen Verkehr müssen drei Wochen lang fahren und arbeiten, bevor sie sich zwei Tage lang ausruhen können. Soviel zum Engagement der EU für das Wohlergehen der Bürger/innen und für die Straßenverkehrssicherheit!



Wie oft werden die Fahrer/innen tatsächlich nach Hause fahren können?

- Sowohl der Ministerrat als auch das Europäische Parlament sagen **alle vier Wochen**;
- Gemäß der beiden Positionen trägt der **Arbeitgeber** die Kosten für die Rückführung der Fahrer. Letztere müssen jedoch nur schriftlich erklären, dass sie das Wochenende an einem anderen Ort verbringen, damit der Arbeitgeber von jeglicher Verpflichtung der Rückführung und der Kostenübernahme befreit wird.

Wie lautet die Definition von „Zuhause“?

- **Der Ministerrat** sagt, es ist entweder das Wohnsitzland der Fahrer/innen oder ein Land, in dem das Unternehmen eine Betriebsstätte hat;
- **Das Europäische Parlament** sagt, dass „Zuhause“ nur das Wohnsitzland der Fahrer/innen sein kann.

Ein Beispiel dafür, wie der Vorschlag des Rates in der Praxis funktionieren würde: Ein rumänischer Fahrer ist bei einem Unternehmen mit einem Betriebsstandort in der Slowakischen Republik beschäftigt. Wenn der Standpunkt des Rates angenommen wird, könnte der Arbeitgeber das Gesetz erfüllen, indem er den rumänischen Fahrer einmal im Monat in die Slowakische Republik schickt – was für den Arbeitgeber weniger Mühe und Kosten mit sich bringen würde, als den Fahrer nach Rumänien, sein Wohnsitzland, zu schicken. Noch besser für das Unternehmen, der Fahrer würde auch das Fahrzeug zurück zur Betriebsstätte bringen.

FAZIT: Die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Definition von „Zuhause“ müssen noch vom Rat und vom Europäischen Parlament ausgehandelt werden.

DIE NÄCHSTEN AKTIONEN DER ETF

- Eine ETF-Kampagne „Zuhause ist Zuhause“, um für eine klare Definition vom Zuhause der Fahrer/innen als ihr Wohnsitz zu sorgen;
- Eine öffentliche ETF-Kampagne zur Ermüdung der Fahrer/innen, um nachteilige Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten für Bus-, Reisebus- und Lkw-Fahrer/innen zu verhindern.

INTELLIGENTER FAHRTENSCHREIBER (Verordnung 165/2014)

Große Fortschritte für die Kraftfahrer/innen

- Sowohl der Ministerrat als auch das Europäische Parlament sind sich einig, dass der INTELLIGENTE Tachograph an allen Fahrzeugen des grenzüberschreitenden Verkehrs (Busse, Reisebusse und Lastkraftwagen) mindestens **zehn Jahre früher** angebracht wird als in den geltenden Vorschriften vorgesehen.
- Dies wird die **Kontrolle der Kabotage und der Entsendung von Arbeitnehmern** erheblich erleichtern, da die Kontrollbehörden in der Lage sein werden, den genauen Zeitraum zu bestimmen, in dem sich Fahrzeuge (Busse, Reisebusse und Lastwagen) und Fahrer außerhalb ihres Zulassungslandes bzw. ihres Wohnsitzlandes aufhalten.
- Folglich werden den Fahrern bei ihrer **Arbeit im Ausland höhere Löhne** gezahlt, und die Unternehmen werden ihnen bei der Durchführung des internationalen Verkehrs oder der Kabotage nicht länger Herkunftsland-Löhne zahlen. Auch die Sozialleistungen der Fahrer wie die Renten werden steigen, da sie mit einem höheren Lohnniveau verbunden sind.



Große Fortschritte für die Durchsetzung

- Die **Einhaltung** der Kabotage- und Entsendevorschriften wird erheblich **zunehmen**.

Große Fortschritte für die Gesellschaft

- **Strengere Durchsetzung** und **bessere Kontrollen** der Lenk- und Ruhezeiten werden die Straßen **viel sicherer** machen.

Wann wird der INTELLIGENTE Fahrtenschreiber verbindlich?

- Der **Rat** erklärt, dass **4 Jahre** nach Annahme des Mobilitätspakets alle Fahrzeuge (Busse, Reisebusse und Lastkraftwagen), die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgestattet sein müssen.
- **Das Europäische Parlament** setzt diese Frist auf **5 Jahre** fest.

FAZIT: Der Rat und das Europäische Parlament haben noch nicht über die Zeitspanne verhandelt, nach deren Ablauf der intelligente Fahrtenschreiber obligatorisch wird.

DIE NÄCHSTEN AKTIONEN DER ETF

- Sicherstellen, dass der intelligente Fahrtenschreiber so schnell wie möglich implementiert wird!
- Kampagne und Zusammenarbeit mit den EU-Kontrollbehörden um sicherzustellen, dass der intelligente Fahrtenschreiber nicht manipuliert werden kann.

ENTSENDUNG VON ARBEITNEHMERN/INNEN

Große Fortschritte für die Kraftfahrer/innen

- Mit der frühzeitigen Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers werden die Kontrollbehörden besser in der Lage sein, die genaue Zeitspanne zu bestimmen, in der die Fahrer/innen in einem anderen Land unterwegs sind.
- Folglich werden die Fahrer/innen bei der Arbeit im Ausland, bei der Durchführung von Kabotage und grenzüberschreitenden Beförderungen höhere Löhne erhalten, und die Unternehmen werden nicht mehr in der Lage sein, ihnen die Löhne aus dem Herkunftsland zu zahlen.
- Während des Transits gelten keine Entsendevorschriften, und Fahrer/innen erhalten den Lohn des Landes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat. Als Ausgleich schlägt das Europäische Parlament jedoch vor, dass die „Niederlassung“ der Firma der Ort sein muss, an dem oder von dem aus die Fahrer/innen ihre Arbeit gewöhnlich verrichten (siehe Beispiel unten für weitere Einzelheiten).
- Mit der Verabschiedung des Mobilitätspakets haben die Fahrer/innen nicht mehr nur Anspruch auf den Mindestlohn des Landes, in dem sie eine Abholung oder Lieferung vornehmen, sondern auf ihr volles Entgelt, das neben dem Mindestlohn viele weitere Elemente umfasst: zum Beispiel Urlaubsgeld.



Minuses and pluses

Es gibt Ausnahmeregelungen

- **In der Kabotage gelten** die Entsenderegeln **immer**. Im Bereich des **internationalen Verkehrs** befreien sowohl der Ministerrat als auch das Europäische Parlament in ihren Standpunkten die Fahrer/innen von den Entsendevorschriften, wenn sie **einfache Export- und Importvorgänge** durchführen. Sobald der intelligente Fahrtenschreiber an Bord aller Fahrzeuge installiert ist, kann von den Fahrern/innen zusätzlich zu einer bilateralen Beförderung eine Be- und/oder Entladetätigkeit in den Ländern, die sie durchqueren, verlangt werden, vorausgesetzt, dass Abholung und Zustellung nicht innerhalb der Grenzen desselben Landes erfolgen. **Diese beiden Operationen werden auch** von den Entsenderegeln **ausgenommen**, so dass die Löhne der Länder, in denen die Fahrer/innen be- und entladen werden, nicht gelten. Siehe das folgende Beispiel für mehr Klarheit.

Fahrern/innen im Transit wird nicht der Lohn des Landes gezahlt, das sie durchqueren

- Der Ministerrat und das Europäische Parlament vertreten diesbezüglich den gleichen Standpunkt, da **in einem Transitland keine Dienstleistungen erbracht werden**.
- Während des Transits erhalten die Fahrer/innen **die Sätze des Landes, in dem das sie beschäftigende Unternehmen niedergelassen ist**.

Gut ist allerdings Folgendes:

- Das **Europäische Parlament** sagt, dass die „Niederlassung“ (das Herkunftsland des Unternehmens) der Ort sein muss, an dem oder von dem aus die Fahrer/innen **gewöhnlich ihre Arbeit verrichten**, was indirekt das Problem des Transits löst und wodurch gleichzeitig – und das ist noch wichtiger – einer der Hauptfaktoren für das Sozialdumping bekämpft wird.

Beispiel: Ein Fahrer, der seine Reise in Ungarn mit einer in Schweden zu liefernden Ladung beginnt und dann nach Ungarn zurückkehrt, erhält den ungarischen Lohn für diese gesamte Reise (unabhängig von seiner Nationalität).

Wenn der Fahrer nach der Auslieferung in Schweden von dieser bilateralen Reise abweicht und vor der Rückkehr nach Ungarn andere Fahrten (Abholungen und Lieferungen) in anderen EU-Ländern durchführt, erhält er für jede dieser Fahrten den Lohn der Länder, in denen die Abholungen oder Lieferungen erfolgen.

Die Transitzeit wird durch ungarische Löhne gedeckt.

Sobald der intelligente Fahrtenschreiber für alle im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge obligatorisch wird (Datum noch Verhandlungssache), kann der Fahrer im obigen Beispiel aufgefordert werden, zwei weitere Fahrten unter ungarischen Lohn- und Arbeitsbedingungen durchzuführen: Wenn der Fahrer aus Ungarn mit einer Ladung für Schweden abreist, kann er oder sie aufgefordert werden, eine Abholung und eine Lieferung auf dem Weg nach Schweden vorzunehmen. Gleiches gilt für die letzte Rückreise nach Ungarn, sobald die nach Ungarn zu liefernde Ware abgeholt wurde.

Nach dem Vorschlag des Europäischen Parlaments werden jedoch beim Bus- und Reisebusverkehr nur die rein bilateralen Fahrten mit ungarischen Löhnen bezahlt.

Außerdem werden Unternehmen gemäß der „Niederlassungsdefinition“ des Europäischen Parlamentes nicht mehr in der Lage sein, Fahrer/innen aus Polen zu rekrutieren und sie zu polnischen Löhnen und Bedingungen innerhalb Deutschlands und von dort aus fahren zu lassen. Jedes Unternehmen, das Fahrer/innen außerhalb Deutschlands für das Fahren innerhalb Deutschlands und von dort aus einstellt, muss in Deutschland „niedergelassen“ sein. Für Fahrer/innen auf der Durchreise und für alle Fahrten, die in Deutschland beginnen und enden, gelten dann deutsche Löhne.

Welche Dokumente werden zur Kontrolle benötigt?

Gemäß der beiden Standpunkte gilt für Unternehmen Folgendes:

- Eine **Entsendeerklärung** an die Behörden des Landes schicken, in dem die Fahrer/innen Beförderungsaktivitäten ausführen, die unter die Entsendevorschriften fallen (Kabotage usw.);
- Den Fahrern/innen diese Erklärung sowie den **Dienstleistungsvertrag** für jeden Beförderungsvorgang (**CMR-Frachtbrief**) zur Verfügung stellen;
- Nach Ablauf der Entsendezeit der Fahrer/innen dem Land, in dem sie als entsandte Arbeitnehmer/innen gearbeitet haben, die **Entsendeerklärung**, die **CMR-Frachtbriefe** aller während ihrer Entsendezeit durchgeführten Fahrten, die **Arbeitsverträge** sowie den **Arbeitszeit- und Entgeltnachweis der Fahrer/innen** zukommen lassen



FAZIT: Ausnahmen von den Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern/innen und Durchsetzungsmaßnahmen müssen noch vom Rat und vom Europäischen Parlament ausgehandelt werden.

DIE NÄCHSTEN AKTIONEN DER ETF

- Kampagnenarbeit um sicherzustellen, dass die beiden „zusätzlichen“ internationalen Fahrten, die unter die bilaterale Beförderungsklausel fallen, erst dann zulässig sind, wenn der intelligente Fahrtenschreiber obligatorisch wird;
- Kampagnenarbeit für eine sichere Plattform, die nur den Durchsetzungsbehörden in Echtzeit zugänglich ist, was für alle Straßenverkehrsunternehmen zwingend erforderlich macht, elektronische Versionen aller für die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften erforderlichen Dokumente hochzuladen;
- Kampagnenarbeit auf EU-Ebene für einen elektronischen Lohnzettel (e-Salary-Slip).

KABOTAGE (Verordnung 1072/2009)

Große Fortschritte für die Kraftfahrer/innen

- **Strengere Vorschriften für die Kabotage** liegen nun auf dem Tisch, ebenso **strengere Durchsetzungsinstrumente** wie der intelligente Fahrtenschreiber. Nach diesen Regeln wird es beispielsweise nicht mehr möglich sein, portugiesische Fahrer/innen zu verpflichten, auf unbestimmte Zeit in Frankreich zu portugiesischen Löhnen zu arbeiten.
- Mit der frühzeitigen Einführung des Intelligenten Fahrtenschreibers werden die Kontrollbehörden in der Lage sein, **den genauen Zeitraum** zu bestimmen, in dem Fahrzeuge und Fahrer/innen in einem einzigen Land unterwegs sind.
- Folglich wird es **einfacher** sein sicherzustellen, dass den Fahrern/innen bei der Durchführung der Kabotage **der richtige Lohn** gezahlt wird.
- Es wird für Fahrer/innen und Gewerkschaften einfacher sein, **Beweise für Missbrauchsfälle** zu sammeln und den Behörden Bericht zu erstatten.

Wird es neue Kabotagevorschriften geben?

- **Der Ministerrat** will die Regeln so beibehalten, wie sie sind, so dass ein Lkw, der einer im Land A registrierten Unternehmung gehört, nur maximal **3 Inlandsfahrten** im Land B innerhalb eines Zeitraums von **7 aufeinander folgenden Tagen** durchführen kann.
- **Der Vorschlag des Europäischen Parlaments** besagt, dass ein Lastkraftwagen, der einem in Land A registrierten Unternehmen gehört, nur **3 Tage** lang in Land B eingesetzt werden, aber **innerhalb dieser Zeit eine unbegrenzte Anzahl von Beförderungen** durchführen kann (ohne die nach den EU-Vorschriften zulässige maximale Lenkzeit von 9 bis 10 Stunden pro Tag zu überschreiten).

Werden Unternehmen in der Lage sein, diese Regeln zu umgehen und aufeinanderfolgende Kabotage-Zeiträume durchzuführen?

- Nein, denn sowohl der Ministerrat als auch das Europäische Parlament sind sich einig über die Einführung einer „**Abkühlungsphase**“, in der sich ein Fahrzeug, das seine maximale Anzahl von Einsätzen und Tagen auf dem Hoheitsgebiet eines Landes erreicht hat, von diesem Land fern halten muss.
- **Der Ministerrat** schlägt vor, die Wartezeit auf **5 Tage** zu begrenzen.
- **Das Europäische Parlament** schlägt vor, dass diese Abkühlphase **60 Stunden** betragen sollte, aber auch, dass der Lkw diese Zeit **im Herkunftsland** des Unternehmens verbringen muss.

FAZIT: Die Regeln zur Quantifizierung der Kabotagezeiten und -vorgänge sowie die Dauer der Abkühlungsphase müssen noch vom Rat und vom Europäischen Parlament ausgehandelt werden.

DIE NÄCHSTEN AKTIONEN DER ETF

- Lobbyarbeit um sicherzustellen, dass die Kabotagevorschriften strenger und leichter kontrollierbar sind;
- Lobbyarbeit um sicherzustellen, dass die Kabotagevorschriften nicht zu Verzerrungen auf den Arbeitsmärkten der EU-Länder führen.

BERUFSZULASSUNG (Verordnung 1071/2009, auch bekannt als die BRIEFKASTENFIRMEN-VERORDNUNG)

Große Fortschritte für die Kraftfahrer/innen

- Unternehmen, die die Kabotage- und Entsendevorschriften nicht einhalten, laufen Gefahr, **ihre Lizenzen für den Betrieb in der EU zu verlieren**.
- Aufgrund der verschärften Anforderungen an die Straßenverkehrsunternehmen (siehe Details unten) besteht für die Fahrer **ein geringeres Risiko, über Briefkastenfirmen beschäftigt zu werden**, so dass sie **mehr Kontrolle** über ihre eigene Arbeitssituation und über ihre Rechte und Leistungen wie Sozialversicherung, Krankenversicherung, Familienzulagen usw. haben.

Welche Kriterien muss ein Unternehmen erfüllen, um als echtes Unternehmen zu gelten – im Gegensatz zu einer Briefkastenfirma?

- **Der Rat** sagt, dass ein Unternehmen über **genügend Parkplätze** im Land der Niederlassung verfügen sollte, um die oben genannte Bedingung zu erfüllen.
- **Das Europäische Parlament** geht noch viel weiter und sagt, dass ein Unternehmen **alle vier Wochen mindestens einen Be- oder Entladevorgang** in seinem Niederlassungsland durchführen muss. Außerdem ist es für die Unternehmen verpflichtend, über Parkplätze im Land der Niederlassung zu verfügen.



FAZIT: Der Rat und das Europäische Parlament müssen noch einen gemeinsamen Standpunkt zu den Kriterien für die Definition echter Unternehmen festlegen.

DIE NÄCHSTEN AKTIONEN DER ETF

- Kampagnenarbeit für den Grundsatz, dass der wesentliche Teil der Transporttätigkeit eines Straßenverkehrsunternehmens in seinem Niederlassungsland stattfinden muss.



Die Europäische Transportarbeiter-Föderation vertritt mehr als 5 Millionen Transportarbeiter/innen aus mehr als 230 Verkehrsgewerkschaften und 41 europäischen Ländern in 8 Sektoren, darunter Straße und Logistik

Hauptgeschäftsstelle:

Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Brüssel
Belgien

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org