



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

ETF-Straßentransport

Wie das Mobilitätspaket als Ganzes funktionieren kann Konkrete Lösungen der ETF

Sämtliche Vorschläge der Europäischen Kommission im Rahmen der Sozial- und Markssäulen des Mobilitätspaketes sind miteinander verknüpft. Effektive Maßnahmen in Bezug auf die Frage, wie die Arbeitnehmer-Entsendung im Straßentransport anzuwenden und durchzusetzen ist, werden sich positiv auf die Kabotage auswirken, während Abänderungen der Kabotage-Regeln eine positive Auswirkung auf die Berufszulassung usw. haben könnten.

In diesem Dokument sollen einige der wichtigsten konkreten Lösungen der ETF hervorgehoben werden, mit denen Lenk- und Ruhezeit, Kabotage, Berufszulassung und Arbeitnehmer-Entsendung zusammen funktionieren und mit deren Hilfe Sozial- und Wettbewerbsfragen, vor denen der Straßentransport derzeit steht, beantwortet werden.

LÖSUNGEN DER ETF FÜR JEDES EINZELNE DOSSIER

Lösungen der ETF bezüglich Lenk- und Ruhezeitvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 561/2006):

Verteilung und Level der Fahrstunden und Ruhezeiträume

- Eine einzige Verordnung bezüglich Lenk- und Ruhezeiten für den gewerblichen Güter- und Personenkraftverkehr;
- Keine Ausnahmeregelungen für den Bus- und Reisebussektor;
- Der Bezugszeitraum für die Berechnung der Lenk- und Ruhezeit bleibt unverändert bei zwei Wochen (gegenüber vier Wochen laut Vorschlag der Europäischen Kommission);
- Ein totales Verbot, jegliche Form der wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen, wobei dieses Verbot ebenfalls die reduzierte 24-stündige Ruhezeit umfasst;
- Die folgende Reduzierung der Lenkzeit, parallel einhergehend mit einer Zunahme der Pausendauer:
 - a) Maximal 8 Stunden Lenkzeit pro Tag, aber ausnahmsweise sind 9 Stunden pro Tag zwei Mal in der Woche zulässig (die aktuellen Regeln sehen ein Maximum von 9 Lenkstunden vor, wobei es wöchentlich an zwei Tagen eine Ausnahme von 10 Stunden gibt);
 - b) Nach jeweils 4 Stunden Lenkzeit eine 60-minütige Pause, wobei letztere in zwei Zeitfenstern von je 30 Minuten eingelegt werden kann (die aktuellen Regeln sehen nach jeweils 4 ½ Stunden Lenkzeit eine 45-minütige Pause vor);
 - c) Nicht mehr als 48 Stunden Lenkzeit pro Woche, und nicht mehr als 80 Stunden Lenkzeit pro Zeitraum von zwei Wochen.

Dadurch wird Folgendes vermieden: 1) die Fahrer leiden unter noch größerer Ermüdung; 2) alle weiteren negativen Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr und die der Fahrgäste – die ETF findet



President Frank Moreels

1

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



ohnehin, dass viel mehr unternommen werden sollte, um die Sicherheitsbilanz einer Branche zu verbessern, in der Unfälle mit gewerblichen Nutzfahrzeugen leider an der Tagesordnung sind; 3) jegliche negativen Auswirkungen auf die tarifvertraglich oder im nationalen Recht der jeweiligen Länder festgelegten Rechte und Leistungsansprüche der Fahrer – vor allem Leistungen bezüglich Wochenendarbeit.

Bedingungen für die wöchentliche Ruhezeit:

- a) Eine durch den Arbeitgeber bereitgestellte und von diesem bezahlte Unterkunft einschließlich eigener Sanitäranlagen und Zugang zu heißen Mahlzeiten;
- b) Oder eine Rückkehr des Fahrers nach Hause, vorausgesetzt der Arbeitgeber zahlt die Reisekosten.

Die Rückkehr nach Hause:

- c) Definition von Zuhause als Wohnsitzland des Kraftfahrers;
- d) Falls der/die Kraftfahrer/-in die wöchentliche Ruhezeit an einem anderen Ort als seinem/ihrem Zuhause verbringen möchte, muss er/sie das Unternehmen einen Monat im Voraus darüber informieren. Das Unternehmen übernimmt die Reisekosten des/der Fahrers/-in. Unabhängig von dem Ort, an dem der/die Fahrer/-in seine/ihre Ruhezeit verbringt, der Arbeitgeber muss die Kosten übernehmen (zumindest gleichwertig wie die Kosten für die Rückführung in das Wohnsitzland).

Die obigen Lösungen der ETF sind in folgendem Kontext zu sehen:

- Bei der Verabschiedung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften 2006 waren die Verkehrsbedingungen, die Arbeitsbelastung der Kraftfahrer, usw. viel weniger intensiv als heute. Folgerichtig gilt es daher, die Lenk- und Ruhezeitregeln den heutigen kritischeren Verhältnissen anzupassen, um das Gleichgewicht zwischen den Politikzielen der Verordnung Nr. 561/2006 (d.h. Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer, der Straßenverkehrssicherheit und lauterer Wettbewerb in der Branche) zu wahren. Das erklärt auch den obigen Ansatz der ETF in Bezug auf die Überarbeitung der zentralen Lenk- und Ruhezeitregeln.
- Bedauerlicherweise sind Unfälle mit schweren Nutzfahrzeugen, Bussen und Reisebussen, die andere Straßenverkehrsteilnehmer und die Kraftfahrer beeinträchtigen, in den letzten Jahren an der Tagesordnung gewesen, während die EU ihre Mühe damit hat, die Anzahl der Todesopfer im Straßenverkehr allgemein weiter zu verringern. Die EU-weit bei der Straßenverkehrssicherheit erzielten Fortschritte sind in den letzten paar Jahren ins Stocken geraten und haben sogar wieder eine gegenteilige Entwicklung genommen.
- Die aktuellen Lenk- und Ruhezeitregeln geben den Unternehmen ausreichend Flexibilität, um die Schichten und die Ruhezeit der Fahrer zu planen. Einige Beispiele: 1) die ausgleichende Ruhezeit von 21 Stunden kann direkt im Anschluss an gleich welche andere Form der Ruhezeit eingelegt werden (tägliche, reduzierte und normale wöchentliche Ruhezeit); 2) die 24-stündige wöchentliche Ruhezeit kann mit der Zustimmung des/der Fahrers/-in im Fahrzeug verbracht werden. Jede weitere Flexibilität der existierenden Regeln geht zu Lasten der Fahrergesundheit sowie der Sicherheit der Fahrgäste und des Straßenverkehrs;
- Es gibt ausreichend Parkflächen in Europa, die ihre Zweckbestimmung erfüllen, insbesondere wenn es darum geht, Berufskraftfahrern, Pkw-Nutzern und Fahrgästen eine Verschnaufpause vom zähen Verkehr, einen Imbiss und eine Erfrischungsmöglichkeit zu verschaffen. Diese Rastplätze wurden nicht konzipiert, um Lkw-Fahrer zu beherbergen, die monatelang gezwungenermaßen ihre Wochenenden in ihrem Fahrzeug verbringen. Die ETF stimmt zwar voll und ganz zu, dass es dringend erforderlich ist, den Schutz, die Sicherheit und die Anlagen von Parkflächen in ganz Europa zu verbessern, doch halten wir es für lächerlich, die Mitgliedstaaten zu mehr Investitionen



in Parkflächen zu drängen, alleine um mit der wachsenden Anzahl von Fahrern zurecht zu kommen, denen man eine angemessene Unterkunft für die wöchentliche Ruhezeit verweigert;

- In der Lenk- und Ruhezeitverordnung wird die Ruhezeit des Fahrers als ein *blockweise* eingelegter Zeitraum definiert, in dem der/die Fahrer/-in frei über seine/ihre eigene Zeit verfügt. Den Fahrer ein Wochenende lang im Führerhaus festzuhalten, um Ladung und Fahrzeug zu bewachen, ist keine Ruhezeit. Das ist Arbeitszeit und diese muss entlohnt werden. Diese Praxis beraubt die Lkw-Fahrer ihrer sehr benötigten angemessenen Ruhe und erhöht ihre wöchentliche Arbeitszeit auf über 90 Stunden;
- Nach Maßgabe der aktuellen Regeln kann ein/-e Fahrer/-in mit seinem/ihrem Einverständnis 12 aufeinander folgende Tage im Führerhaus verbringen. Das Verbringen verlängerter Ruhezeiten/Lebenszeiträume im Lkw-Führerhaus ist ein typisches Merkmal von Fahrern aus Niedriglohn-Ländern, die dauerhaft außerhalb ihres Wohnsitzlandes arbeiten (die so genannten nicht-gebietsansässigen Fahrer). Nicht-gebietsansässige Fahrer bescheren der Branche zwei wesentliche Vorteile: 1) Niedriglöhne und somit niedrige Sozialbeiträge; 2) sie werden für die gesamte Dauer ihrer Dienstzeit im Ausland im Lkw festgehalten, um die Sicherheit von Fahrzeug und Ladung am Wochenende zu gewährleisten. Letztlich schlafen, arbeiten und leben die Fahrer in einem vier Quadratmeter großen Führerhaus, das Folgendes enthält: das Armaturenbrett des Fahrzeugs, das Steuerrad, den Fahrersitz und eine maximal 80 cm breite Pritsche, üblicherweise mit einer Aussparung in der Mitte, damit der/die Fahrer/-in seinen/ihren Sitz verstellen kann.

Lösungen der ETF für die Fahrtenschreiber-Regeln (Verordnung EU (Nr.) 165/2014)

- Verbindlicher Einbau des intelligenten Fahrtenschreibers – binnen eines Jahres oder binnen maximal zwei Jahren ab der Markteinführung, 2020 oder 2021 – in alle am internationalen Transport beteiligten Fahrzeuge (einschließlich Kabotage);
- Die Ausdehnung des Zeitraums, für den Unternehmen Fahrtenschreiber-Aufzeichnungen bei Straßenkontrollen vorlegen müssen, von 28 auf 56 Tage.

Lösungen der ETF zur Arbeitnehmer-Entsendung (Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU)

- Arbeitnehmer-Entsendung gilt für Kabotage und für kombinierten Verkehr ab Tag 1;
- Arbeitnehmer-Entsendung gilt für internationalen Transport ab Tag 1, nur wenn die Entsendebedingungen erfüllt sind (Art. 1.3, Richtlinie 96/71/EG). Zu diesem Zweck jedoch muss gemäß aktueller Gesetzeslage und Praxis eine Unterscheidung zwischen einfachen 'Export-Import'-Operationen und 'Drittstaat'-Operationen vorgenommen werden. In dem ersten Fall geht es um eine einfache Export-Operation von Mitgliedstaat A nach Mitgliedstaat B ohne Warenaufnahme oder Lieferung dazwischen. Auf die oben beschriebene Export-Operation kann dann eine einfache Import-Operation nach dem gleichen Grundsatz folgen: Keine zusätzliche Warenaufnahme bzw. Lieferung zwischen Mitgliedstaat B und Mitgliedstaat A. Eine derartige Transport-Operation sollte mindestens in Einklang mit den Beschäftigungsbedingungen des Heimatlandes des Transportunternehmens, das den Fahrer beschäftigt, durchgeführt werden. Im zweiten Fall handelt es sich um eine internationale Fahrt einschließlich aufeinander folgender Orte der Warenaufnahme und Lieferung in verschiedenen Mitgliedstaaten. In diesem Fall gilt die Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie, und der Kraftfahrer fällt in den Geltungsbereich der Bedingungen – einschließlich Entlohnung – der/(des) 'nächsten Bestimmung(s)')(Landes). Die Unterscheidung zwischen den beiden Formen internationaler Transporten-Operationen beruht auf der Tatsache, dass die Entsendebedingungen in dem Fall greifen, wo die Gefahr eines lohnbasierten Wettbewerbs droht, vor allem in dem zweiten Fall. Nehmen wir das Beispiel einer Fahrt mit dem



Ausgangspunkt in Spanien und mit Orten der Warenaufnahme und Lieferung in Frankreich und Belgien: Der Teil der Strecke Spanien-Frankreich erfolgt allgemein mit einem in Spanien beschäftigten Fahrer, während der Teil Frankreich-Belgien auch von einem in Frankreich beschäftigten Fahrer durchgeführt werden kann. Da die französischen Bedingungen die besseren sind, müssen diese über die Arbeitnehmer-Entsenderegeln zur Anwendung kommen, um mögliche Verzerrungen aufgrund von Lohnunterschieden zu eliminieren. Weitere Einzelheiten befinden sich in dem Dokument "Fair mobility, Clear and balanced rules for international transport", das auf dem Blog der ETF-Sektion Straßentransport verfügbar ist: <http://www.etfroadsectionblog.eu/>.

- Arbeitnehmer-Entsendung wird durchgesetzt durch: 1) den intelligenten Fahrtenschreiber, dessen Daten den Standort des Fahrers über einen 56-tägigen Zeitraum anzeigen werden; 2) die elektronischen CMR: Zu diesem Zweck werden alle Mitgliedstaaten elektronische CMR bis zum gleichen Stichtag wie dem für den 'intelligenten' Fahrtenschreiber geltenden einführen müssen; 3) eine für jeden entsandten Fahrer in elektronischer Form in eine EU-Datenbank eingegebene EU-Voranmeldung – eine allgemeine Entsende-Benachrichtigung für Fahrergruppen und einen Zeitraum bedeutet für die Durchsetzung keinen Mehrwert, wohingegen eine individuelle, an einer Stelle erfolgende EU-weite Anmeldung für jede einzelne Entsendesituation den Durchsetzungsbeamten helfen wird, Daten zu vergleichen und mögliche Übertretungen leichter zu ermitteln; 4) eine Konsolidierung der in die nationalen elektronischen Register (NER) einzugebenden Mindestdaten, mit Angaben zum Fahrer, d.h. Wohnsitzland, Land der Abführung der Sozialbeiträge, Land des Arbeitsvertrages;
- Kontrollen (auf der Straße und im Unternehmen) sowie Kontrollbehörden werden auf die folgende Weise aufeinander abgestimmt, um ihren Wert zu maximieren und die Effektivität einer grenzüberschreitenden Durchsetzung der Arbeitnehmer-Entsendung zu verbessern: 1) bei Straßenkontrollen werden die folgenden Dokumente und Daten einer Kontrolle unterzogen: die Fahrtenschreiberdaten des jeweiligen Tages und der vergangenen 56 Tage; die elektronischen CMR des jeweiligen Tages und der vergangenen 56 Tage; die Entsende-Anmeldung; 2) falls irgendein Datenkonflikt ermittelt wird, werden die Straßenkontrollbeamten die Daten den zuständigen Kontrollbehörden des Mitgliedstaates zusenden, in dem die Kontrolle stattfindet; 3) letztere nehmen eine gründliche Überprüfung vor und leiten hinsichtlich der Mitgliedstaaten, in denen das Kraftverkehrsunternehmen angesiedelt ist (Unternehmenskontrollen), die nötigen Schritte ein, falls weitere Informationen oder Ermittlungen erforderlich sind. Für eine effektive grenzüberschreitende Koordination zwischen Kontrollen und zuständigen Kontrollbehörden erhalten letztere einen Echtzeit-Zugang zu der Datenbank der EU-Voranmeldung und zu den nationalen elektronischen Registern.

Lösungen der ETF zur Kabotage (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009)

- Die Kabotage-Begrenzungen werden nach dem Grundsatz „ein Tag, eine Kabotage-Operation“ festgelegt;
- Auf den eintägigen Zeitraum folgt eine einwöchige Abkühlungsphase, in der das für die Kabotage verwendete Fahrzeug dem von der Kabotage betroffenen Mitgliedstaat fernbleibt. Dadurch wird die in den Kabotage-Vorschriften verankerte rechtliche Vorgabe erfüllt, wonach Kabotage eine zeitweilige Tätigkeit bleiben muss. Diese besondere Lösung der ETF bedeutet keine Einschränkung des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs, da Kraftverkehrsunternehmen – ungeachtet ihrer Größe – in der Lage sein werden, ihre in der Abkühlphase befindlichen Fahrzeuge zu nutzen, um Kabotage in anderen Mitgliedstaaten durchzuführen, oder ein anderes ihrer Fahrzeuge einzusetzen, wenn sie sich entscheiden, in den vorigen Mitgliedstaaten weiter Kabotage zu betreiben. Die Zeitspanne von „einem Tag Kabotage und sieben Tagen Abkühlphase“ gibt den Kraftverkehrsunternehmen jede Menge Spielraum, um jegliche Art der wöchentlichen Ruhezeit in die achttägige Zeitspanne zu integrieren. So wird sichergestellt, dass Fahrer und Fahrzeug nicht in dem am Ende des Kabotage-Tages von der Kabotage betroffenen Mitgliedstaat stecken bleiben;



- In jeder Abkühlungsphase kehrt das Fahrzeug in das Land mit der Niederlassung des Kraftverkehrsunternehmens zurück und beim erneuten Aufbruch von dort aus wird es beladen sein und daher an einem internationalen Transport teilnehmen;
- Kabotage wird durchgesetzt durch: 1) den intelligenten Fahrtenschreiber, dessen Daten den Standort des Fahrers über einen 56-tägigen Zeitraum anzeigen werden; 2) die elektronischen CMR – zu diesem Zweck werden alle Mitgliedstaaten elektronische CMR zeitgleich mit dem ‘intelligenten’ Fahrtenschreiber einführen müssen. Um darüber hinaus die Art des Transportes, an dem das Fahrzeug beteiligt ist, sowie die Einhaltung des Abkühlzeitraums angemessen kontrollieren zu können, werden alle CMR eines 56-tägigen Zeitraums für Straßenkontrollen zur Verfügung stehen; 3) eine EU-Voranmeldung in der elektronischen Form, für jede Kabotage-Operation;
- Kontrollen (auf der Straße und in den Unternehmen) sowie Kontrollbehörden werden auf die gleiche Weise aufeinander abgestimmt wie die Kontrollen für die Entsendung von Arbeitnehmern: 1) bei Straßenkontrollen werden die folgenden Dokumente und Daten einer Kontrolle unterzogen: die Fahrtenschreiberdaten des jeweiligen Tages und der vergangenen 56 Tage; die elektronischen CMR des jeweiligen Tages und der vergangenen 56 Tage; die Kabotage-Anmeldung; 2) falls irgendein Datenkonflikt ermittelt wird, werden die Straßenkontrollbeamten die Daten den zuständigen Kontrollbehörden des Mitgliedstaates zusenden, in dem die Kontrolle stattfindet; 3) letztere nehmen eine gründliche Überprüfung vor und leiten hinsichtlich der Mitgliedstaaten, in denen das Kraftverkehrsunternehmen angesiedelt ist (Unternehmenskontrollen), die nötigen Schritte ein, falls weitere Informationen oder Ermittlungen erforderlich sind. Für eine effektive grenzüberschreitende Koordination zwischen Kontrollen und zuständigen Kontrollbehörden erhalten letztere einen Echtzeit-Zugang zu der Datenbank der EU-Voranmeldung und zu den nationalen elektronischen Registern.

Lösungen der ETF zur Berufszulassung (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) als Ergänzung des Vorschlags der Europäischen Kommission

- Vollständige Aufnahme der leichten Nutzfahrzeuge in den Geltungsbereich dieser Verordnung;
- Ein beträchtlicher Teil der Fahrzeugaktivität wird in dem Land der Niederlassung des Güterkraftverkehrsunternehmens durchgeführt;
- Illegale Kabotage wird Teil der Liste der Übertretungen, die zum Verlust der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen können;
- Nationale elektronische Register (NER) werden für jedes einzelne Kraftverkehrsunternehmen mit den folgenden Mindestdaten konsolidiert: 1) eine vollständige Konformitätsbilanz des Unternehmens, eine so genannte „integrierte Unternehmenskonformitätsbilanz“, in der die Risikoeinstufung des Unternehmens, die Anzahl der Kontrollen ohne Befund (Kontrollen ohne festgestellte Übertretung), die begangenen Übertretungen enthalten sind – dieser Ansatz steht weiterhin im Zentrum der intelligenten, gezielten Durchsetzung, nach deren Maßgabe Kontrollen auf Unternehmen mit einer schlechten Konformitätsbilanz abzielen werden; 2) eine vollständige Unternehmensakte, eine so genannte „integrierte Unternehmensdatei“, in der Angaben zu den verwendeten Fahrern und Fahrzeugen enthalten sind;
- Echtzeit-Zugang der für Straßen- und Unternehmenskontrollen zuständigen Behörden zu den in den NER und in allen anderen relevanten Registern erfassten Daten.

SYNERGIEN ZWISCHEN DOSSIERS UND ANSÄTZE, MIT DENEN RECHTLICHE LÜCKEN DANK DER VORSCHLÄGE DER ETF GESCHLOSSEN WERDEN

- **Kabotage – Entsendung** / Durch den ETF-Kabotage-Vorschlag „ein Tag, eine Operation“ wird sichergestellt, dass die Güterkraftverkehrs- und Arbeitsmärkte der Kabotage ausgesetzten Mitgliedstaaten nicht weiter verzerrt werden. Um es noch ausdrücklicher zu formulieren: Auch



wenn die Kabotage vollends von der Entsendung abgedeckt wird, lässt sich ein zentrales Element nur extrem schwer in 'Echtzeit' kontrollieren, und zwar dass dem/der Fahrer/-in tatsächlich der Lohnsatz des Landes, in dem er/sie die Kabotage durchgeführt hat, gezahlt wird. Daher besteht die Gefahr, dass Kraftverkehrsunternehmen eine Weile nach der Verabschiedung der neuen Regeln Kabotage-Operationen durchführen, während sie den Fahrern den Mindestlohn ihres Herkunftslandes zahlen. In diesem Kontext gilt: Je strikter die Kabotage-Begrenzungen, umso geringer ist die Gefahr von Marktverzerrungen in den Mitgliedstaaten, die als Schauplatz der Kabotage-Tätigkeiten dienen. Dennoch versteht sich von selbst, dass eine Reihe aufeinander abgestimmter Durchsetzungsmaßnahmen (siehe die Vorschläge der ETF weiter oben) eine stark abschreckende Wirkung auf all jene haben, die über Verstöße gegen die Kabotage- und die Entsendevorschriften nachdenken;

- **Kabotage – Berufszulassung** / Die ETF schlägt vor, dass jedes Kabotage durchführende Fahrzeug in jeder Abkühlphase regelmäßig in das Land mit der Niederlassung des Kraftverkehrsunternehmens zurückkehrt und beim erneuten Aufbruch von dort aus beladen ist und daher an einem internationalen Transport teilnimmt. Das stellt insofern einen Mehrwert für die Verordnung zur 'Berufszulassung' dar, als dadurch sichergestellt wird, dass ein beträchtlicher Teil der Fahrzeugaktivität in dem Land mit der Niederlassung des Kraftverkehrsunternehmens stattfindet. Allerdings wird dadurch nur das Problem des Fahrzeugs, nicht aber das des Fahrers gelöst. Anders ausgedrückt: Während ein Unternehmen gezwungen ist, seine Fahrzeuge ins Land zurückzubringen, wird es weiterhin in der Lage sein, seine Fahrer in den Mitgliedstaaten zu lassen, in denen es für längere Zeiträume Kabotage durchführen möchte. Diesbezüglich unterstreicht die ETF, dass die Rückführung des Fahrers über die Anforderungen der Lenk- und Ruhezeitvorschriften sichergestellt wird, und zwar insbesondere jene, die sich auf die abseits des Fahrzeugs verbrachte wöchentliche Ruhezeit und die regelmäßige Rückkehr nach Hause beziehen;
- **Berufszulassung – Entsendung und das anwendbare Arbeitsrecht** / Die ETF schlägt vor, das Potenzial der nationalen elektronischen Register – deren Einrichtung und Verknüpfung die Mitgliedstaaten bislang 22 Millionen Euro gekostet haben – vollends auszuschöpfen. Daher sollen sie um weitere Angaben zu den von den Kraftverkehrsunternehmen beschäftigten Fahrern ergänzt werden, insbesondere Wohnsitzland des Fahrers, Land der Registrierung des Arbeitsvertrages, Land der Abführung der Sozialbeiträge des Fahrers. Diese Daten werden nur den Durchsetzungsbehörden zur Verfügung stehen, in Echtzeit. Anhand dieser Daten und der Aufzeichnungen des intelligenten Fahrtenschreibers können die Durchsetzungsbehörden nicht nur das auf den Fahrer anwendbare Recht bestimmen, sondern auch, ob der Arbeitgeber die darin vorgesehenen Verpflichtungen erfüllt;
- **Intelligenter Fahrtenschreiber – Kabotage – Entsendung** / Eine der Funktionen des zukünftigen 'intelligenten' Fahrtenschreibers ist die verpflichtende automatische Aufzeichnung des genauen Standortes von Fahrzeug und Fahrer zu Beginn und am Ende des Fahrer-Arbeitstages sowie nach jeweils dreistündiger kumulierter Lenkzeit. Somit ist der Fahrtenschreiber in der Lage, den von Fahrer und Fahrzeug in einem bestimmten Mitgliedstaat verbrachten Zeitraum aufzuzeichnen und die Einhaltung der Entsende- und Kabotage-Regeln anzuzeigen;
- **Lenk- und Ruhezeit – das Rückgrat des Pakets** / Die ETF schlägt vor, die Grenzen der Lenkzeit zu verringern, um auf die in den letzten 12 Jahren seit der Verabschiedung der aktuellen Lenk- und Ruhezeitvorschriften zunehmend schwierigen Straßenverhältnisse zu reagieren. Parallel dazu und in Übereinstimmung mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes über ein eindeutiges Verbot für das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug durch die Kraftfahrer müssen in den überarbeiteten Lenk- und Ruhezeitregeln die Bedingungen verdeutlicht werden, unter denen die Kraftfahrer ihre wöchentliche Ruhezeit einlegen, d.h. zumindest angemessene Unterbringungsbedingungen mit individuellen Sanitäranlagen und Zugang zu warmen Mahlzeiten. Mit diesen Elementen – dem Verbot, die wöchentliche Ruhezeit im Führerhaus einzulegen, und der Verdeutlichung der Ruhezeitbedingungen – hat der Arbeitgeber die Wahl: den/die Fahrer/-in während seiner/ihrer wöchentlichen Ruhezeit unterbringen oder in dem betroffenen Zeitraum für



dessen/deren Rückkehr nach Hause aufzukommen. Wie weiter oben erwähnt, werden speziell das Verbot, die wöchentlichen Ruhezeiten im Fahrzeug zu verbringen, sowie die Auflage einer regelmäßigen Rückführung der Fahrer sicherstellen, dass letztere keine langen Zeiträume in gleich welchem Mitgliedstaat weit unter dessen Bedingungen verbringen. Wie weiter oben erläutert, handelt es sich bei den über lange Zeiträume im Fahrzeug verbrachten wöchentlichen Ruhezeiten um typische Praktiken jener Unternehmen, die mit nicht-gebietsansässigen Fahrern arbeiten, deren gesamte Tätigkeit im Ausland stattfindet. Sie arbeiten üblicherweise für Briefkasten-Güterkraftverkehrsunternehmen, Hauptauslöser des unlauteren Wettbewerbs in dem Sektor, durch die jahrzehntelang rechtskonforme einheimische Unternehmen einen gewaltigen Wettbewerbsnachteil erleiden. Es gibt einen klaren politischen Willen, Briefkastenfirmen im Kraftverkehrssektor zu beseitigen. Allerdings wird eine Straffung der Berufszulassungskriterien nicht ausreichen, um dieses Ziel zu erreichen. Die politisch Verantwortlichen müssen ebenfalls gegen das Geschäftsmodell vorgehen, das im Zentrum dieser Unternehmen steht. Die im Fahrzeug verbrachte wöchentliche Ruhezeit ist ein zentraler Teil dieses Geschäftsmodells. Ein Bruch mit diesen Praktiken führt auch zu folgenden Ergebnissen: 1) Einführung angemessener Muster der Arbeitsorganisation unter vollständiger Einhaltung der Definition der Ruhezeit laut EU-Lenk- und -Ruhezeitvorschriften; 2) substantielle Verbesserung der Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit – für Berufskraftfahrer und Straßenverkehrssicherheit. Schlussendlich wird ein Bruch mit diesen Praktiken die Rückkehr der Fahrer nach Hause nach jeweils dreiwöchigen Intervallen erleichtern, wenn sie dies wünschen, ohne dabei die Lenk- und Ruhezeitvorschriften in ihrem Kern abändern zu müssen.

Brüssel, 16. April 2018



President Frank Moreels

7

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas

