



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

Mobilitätspaket der Europäischen Kommission

ETF-Informationsnotiz

Entsendung von Arbeitnehmern

VORLÄUFIGE BETRACHTUNGEN

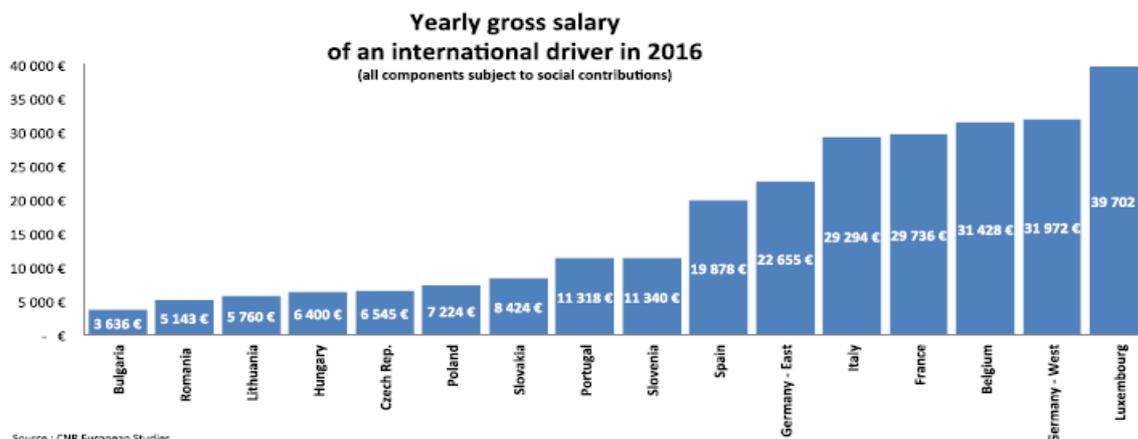
EU-Rechtsvorschriften wie

- Artikel 45 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union
- Die Richtlinie über die Arbeitnehmer-Entsendung
- Artikel 8 der Rom-I-Verordnung
- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Berufszulassung (Briefkastenfirmen)

Zielen darauf ab, gleiche Ausgangsvoraussetzungen für alle an Kraftverkehrsaktivitäten beteiligten Unternehmen auf dem Hoheitsgebiet gleich welchen Mitgliedstaates zu schaffen, und zwar unabhängig von ihrem Niederlassungsland und von dem Land, aus dem sie ihre Kraftfahrer beziehen.

Wenn Kraftfahrer vorübergehend in einem Mitgliedstaat und von dort aus arbeiten, so ist das eine Entsendung. Wenn sie dauerhaft in einem Mitgliedstaat und von dort aus arbeiten, fallen sie in den Geltungsbereich der Bestimmungen der Rom-I-Verordnung und haben somit Anrecht auf das volle Paket der Bedingungen des 'Aufnahme'-Mitgliedstaates, einschl. Krankenversicherung und sozialer Sicherheit.

Die Einhaltung der obigen Vorschriften und Grundsätze ist von vitaler Bedeutung in einem Kontext, in dem sich im Kraftverkehr substantielle Unterschiede bezüglich Lohn und Beschäftigungsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten auf tun, die anhalten (s. Grafik unten). Die Europäische Kommission hat diese Situation erkannt und 2014 ihre Absichten einer vollständigen Liberalisierung der inländischen Güterkraftverkehrsmärkte aufgegeben.



CNR Vergleichsstudie der Beschäftigungs- und Lohnbedingungen internationaler Lkw-Fahrer in Europa



President Frank Moreels

1

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



NEUER VORSCHLAG: INTERNATIONALER TRANSPORT – ANWENDUNG DER ENTSENDUNG AUF BERUFSKRAFTFAHRER NACH DREI AUF DEM HOHEITSGEBIET EINES MITGLIEDSTAATES VERBRACHTEN TAGEN

In dem Mobilitätspaket wird vorgeschlagen, dass Mitgliedstaaten die Entsendung nicht auf den internationalen Transport anwenden sollen, wenn der Zeitraum der Entsendung auf ihr Hoheitsgebiet während eines Kalendermonats kürzer als drei Tage ist.

Die ETF-Position bezüglich der Anwendung der Arbeitnehmerentsendung auf den Kraftverkehr lautet, dass die Entsendung für alle Kabotage-Operationen ab Tag 1 gelten muss, und ebenfalls ab Tag 1 für den internationalen Verkehr, sobald die Entsendekriterien erfüllt sind (s. Artikel 1, Richtlinie 96/71/EG).

Durch jegliche zeitweilige Ausnahme von den Entsendekriterien werden die Regeln weder klarer, noch einfacher anwendbar bzw. besser durchsetzbar. Dadurch wird die Anwendung des Mindestlohns für Kraftfahrer, die ihre Tätigkeit auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates ausüben, lediglich um drei Tage aufgeschoben, was eine Hintertüre für Missbrauchsfälle, Verzerrungen und unlauteren Wettbewerb auf der Grundlage unterschiedlicher Lohnkosten offen lässt.

Andererseits sind die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Durchsetzungsmaßnahmen zu der oben erwähnten Entsendelösung bei weitem zu schwach, um eine effektive Durchsetzung der Regeln zu gewährleisten. Der Arbeitgeber (Kraftverkehrsunternehmer) soll eine Entsendeerklärung ausfüllen, diese kann allerdings einen 6-monatigen Zeitraum und eine Fahrergruppe abdecken. Das lässt Raum für Missbrauchsfälle.

Der Text der Europäischen Kommission verweist darauf, dass Entsendekontrollen hauptsächlich bei Straßenkontrollen durchgeführt werden. Wie die ETF in ihren Durchsetzungslösungen vorschlug¹, können Straßenkontrollen eine Schlüsselrolle beim Aufspüren falscher Entsendefälle spielen, sie dürfen aber nicht die einzige Kontrollmöglichkeit bleiben. Die Bestimmung des Entsendestatus eines Fahrers hängt von einer Mischung von Elementen ab, wie zuverlässige Daten, Zugriff von Durchsetzungsbeamten darauf, und die Möglichkeit für Durchsetzungsbeamte, Daten aus verschiedenen Quellen zu vergleichen (s. mehr weiter unten unter dem Punkt „ETF-Vorschläge“).

Die in dem Mobilitätspaket vorgeschlagene Hauptmaßnahme für die Durchsetzung der Entsende-Richtlinie im Kraftverkehr ist allerdings bei weitem die Verpflichtung der Fahrer, bei jedem Stopp manuell den Code des Aufenthaltslandes einzugeben. Dennoch sorgt diese Methode tendenziell dafür, dass der Kraftverkehr im Zeitalter der Knöpfe, der gefaxten Dokumente und der Papierarbeit bleibt. Zusätzlich werden durch die manuelle Angabe des Ländercodes einmal mehr der Druck und die Verantwortung den Fahrern aufgebürdet, sowohl von den Arbeitgebern (die Fahrer höchstwahrscheinlich anweisen, es nicht zu tun) als auch von den Durchsetzungsbeamten – wenn die Verantwortung per Gesetz beim Fahrer liegt, werden die Sanktionen ebenfalls auf letzteren abzielen!

¹ “Die letzten Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario im EU-Kraftverkehr. Ein ETF- Vorschlag für die politisch Verantwortlichen.”



DAS PROBLEM MIT DEN 'ENTSENDE'-VORSCHLÄGEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Durch die Vorschläge droht die Gefahr einer Legalisierung der Dumping-Praktiken und einer Unterwanderung der gleichen Ausgangsvoraussetzungen zwischen Kraftverkehrsunternehmen.

Sie drohen weitere Verzerrungen auf den Inlandsmärkten entstehen zu lassen, für Arbeitskräfte und den Transport gleichermaßen, da Kraftverkehrsunternehmen für ihre Tätigkeit auf den Inlandsmärkten von Mitgliedstaaten mit höheren Lohnniveaus und Arbeitsnormen Arbeitnehmer aus Niedriglohn-Mitgliedstaaten einsetzen werden. Die Mitgliedstaaten, die der Kabotage stärker ausgesetzt sind (West- und Nordeuropa), werden davon besonders betroffen sein.

Diese Vorschläge machen die Regeln weder einfacher, noch klarer bzw. stärker durchsetzbar, und schieben stattdessen ihre Anwendung um drei Tage auf.

Leider bedeuten sie eine Umkehrung der Beweislast auf die Fahrer: Die Fahrer werden ihren Entsendestatus beweisen müssen. Unter Berücksichtigung der zahlreichen Fälle, in denen Arbeitgeber Fahrer davon abhalten, ihre Arbeitszeit korrekt aufzuzeichnen (auch über die manuelle Eingabe von Daten in den Fahrtenschreiber), werden die Fahrer dieses Mal nicht nur unter beträchtlichem Druck stehen, den Ländercode nicht bei jedem Stopp aufzuzeichnen, sondern im Falle einer Kontrolle haften die Fahrer auch noch für die Unterlassung der Eingabe.

ETF-VORSCHLÄGE

- **Verdeutlichung des Status der Berufskraftfahrer im Hinblick auf ihren gewöhnlichen Arbeitsplatz.** Dies würde eine Abänderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf der Grundlage der Artikel 8.1 und 8.2 der Rom-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 598/2008) und des EuGH-Urteilspruches in der Rechtssache Koelzsch voraussetzen, um so vorzuschreiben, dass Berufskraftfahrer von den Bedingungen des 'Aufnahmelandes' abgedeckt werden, wenn sie üblicherweise in einem Mitgliedstaat mit besseren Lohn- und Beschäftigungsbedingungen und von dort aus arbeiten;
- **Vollständige und ausnahmslose Anwendung der Entsendung auf den Kraftverkehr,** einschl. des internationalen Transports, sobald die Entsendekriterien erfüllt sind (Artikel 1, Richtlinie 96/71/EG)
- Die Durchsetzung verschärfen, insbesondere durch folgende Maßnahmen:
 - **Den Stichtag für die verbindliche Einführung des 'intelligenten' Fahrtenschreibers in allen Fahrzeugen des internationalen Transports** vorziehen (natürlich auch einschl. Dreiländerverkehr und Kabotage). Dies kann mittels einer Ausnahmeregelung in Bezug auf Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erfolgen. Wie wird die Durchsetzung dadurch in der Praxis verbessert? Eine der Funktionen des zukünftigen 'intelligenten' Fahrtenschreibers ist die verbindliche automatische Aufzeichnung des genauen Fahrzeug- und Fahrerstandortes zu Beginn und am Ende des Fahrer-Arbeitstages, sowie alle drei Stunden kumulierter Lenkzeit. Dieser Fahrtenschreiber ist also in der Lage, die von Fahrer und Fahrzeug in einem bestimmten Mitgliedstaat verbrachte Zeitspanne aufzuzeichnen. Demnach ermöglicht er die Angabe des gewöhnlichen und/oder zeitweiligen Fahrer-Arbeitsplatzes. Zusätzliche Vorteile der frühzeitigen Einführung des 'intelligenten' Fahrtenschreibers an Bord aller Fahrzeuge im internationalen Transport sind auch die folgenden Punkte: a) Er wird das einzige Instrument zur Kontrolle der Kabotage sein; b) die Daten des 'intelligenten' Fahrtenschreibers werden mindestens ein Jahr lang in den Aufzeichnungen des Unternehmens aufbewahrt werden müssen, sodass man bei Unternehmenskontrollen rückwirkend ermitteln kann, ob die Unternehmen die Kabotage-Vorschriften und die Arbeitnehmerentsende-Anforderungen erfüllt haben oder nicht;



- Die Einführung einer Entsendeerklärung im elektronischen Format, die mit den vom Kraftverkehrsunternehmer im nationalen elektronischen Register angegebenen Daten zu verknüpfen ist, und für jeden entsandten Kraftfahrer Vorschrift ist. Das bedeutet „eine einfache Erklärung gegenüber den zuständigen nationalen Behörden spätestens zu Beginn der Erbringung der Dienstleistung [...], die die einschlägigen Informationen enthält, die eine Kontrolle der Sachlage am Arbeitsplatz erlauben“ (Artikel 9 von Richtlinie 2014/67/EU). Die Erklärung sollte allen für den Kraftverkehr zuständigen Durchsetzungsbehörden in Echtzeit zugänglich sein und muss zwecks Kontrollen an Bord der Fahrzeuge aufbewahrt werden;
- Die Konsolidierung der von den Kraftverkehrsunternehmern in den nationalen elektronischen Registern angegebenen Daten, einschließlich Informationen über die beschäftigten Fahrer (Herkunftsland, Land der Registrierung des Arbeitsvertrages, Land der Zahlung der Sozialbeiträge, usw.), sowie der Echtzeit-Zugang zu den NER und zum ERRU für die Aufsichtsbehörden des Kraftverkehrs. Unter diesen Voraussetzungen kämen Straßenkontrollen buchstäblich einer *Ein-Stopp*-Sammelstelle für die an Bord des Fahrzeugs befindlichen Informationen zu Unternehmer, Fahrzeug und Kraftfahrer gleich – die so genannte integrierte ‘Unternehmerdatei’. Nach der Erhebung werden die Informationen an die nationale Kontaktstelle weitergeleitet und mit den in den NER enthaltenen Daten abgeglichen.

Weitere Angaben befinden sich in dem ETF-Vorschlag zu Durchsetzungslösungen, der hier zum Download bereitsteht: <http://www.etf-europe.org/RespectDrivers.cfm>

Brüssel, 6. Juni 2017



President Frank Moreels

4

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas

