



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

Straßeninitiative der Europäischen Kommission:

Nicht unsere Vorstellung eines sozialen Europa!

ETF-Position zu den derzeit von der Europäischen Kommission im Rahmen der bevorstehenden Straßeninitiative evaluierten Maßnahmen

Vor zwei Jahren begann die Europäische Kommission mit einem Vorhaben zur Verdeutlichung, Vereinfachung und Verbesserung der Durchsetzbarkeit der EU-Rechtsvorschriften im Kraftverkehr. Die erklärten Ziele: Sozialdumping bekämpfen und das Klima des lautereren Wettbewerbs in dem Sektor wiederherstellen.

Die auf dem Spiel stehenden rechtlichen Aspekte:

- Die Bedingungen der wöchentlichen Ruhezeit verdeutlichen;
- Die Bezahlung pro Fahrkilometer beseitigen;
- Die Definition der Kabotage verdeutlichen;
- Die Bedingungen für den Berufszugang straffen, damit das Phänomen der Briefkastenfirmen angegangen wird.

Sämtliche dieser Aspekte sollten in einer **Straßeninitiative mit den drei folgenden Säulen** behandelt werden:

- **Marktaspekte**
- **Soziale Aspekte**
- **Infrastrukturabgabe**

Das **vorläufige Datum für den Auftakt** der Initiative ist der **31. Mai 2017**. Nach einer zweijährigen Konsultation verschiedener Interessenträger wird die Europäische Kommission jetzt mit der Abfassung des Wortlauts der Initiative beginnen.

Mittlerweile liegen der ETF erste konkrete Belege für die tatsächlichen, zukünftigen Absichten der Europäischen Kommission vor.

Weiter unten folgt ein Überblick der beabsichtigten Maßnahmen.

Diese gehen bei weitem über eine Vereinfachung und Verdeutlichung hinaus und bringen keinen Mehrwert unter dem Gesichtspunkt der Durchsetzung. Vielmehr besitzen sie das Potenzial, die prekären Verhältnisse des Kraftfahrerberufs weiter zu verschärfen, die Sicherheit der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer zu gefährden.



President Lars Lindgren

1

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



ABÄNDERUNGEN DER LENK- UND RUHEZEITVORSCHRIFTEN (VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006) / Personen- und Güterverkehr

VORLÄUFIGE BETRACHTUNGEN

- Die Politikziele der Lenk- und Ruhezeitvorschriften sind: a) die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern angleichen; b) die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer verbessern; c) Straßenverkehrssicherheit verbessern (Art. 1, Verordnung (EG) Nr. 561/2006);
- Im Zeitraum 2015-2016 bewertete die GD MOVE die Wirksamkeit dieser Verordnung und kam zu dem Schluss, dass die Vorschriften in ihrer aktuellen Form gut funktionieren, den Fahrern und der Branche bestens bekannt sind und beide vor keine Umsetzungsprobleme stellen;
- In den letzten beiden Jahren hat die Europäische Kommission trotz gewissenhafter ex-post-Evaluierungen und Bewertungsverfahren keine Beweise von übermüdeten Fahrern, von der Entwicklung der Arbeitsbedingungen in dem Sektor sowie den Auswirkungen dieser beiden auf die Sicherheit im Straßenverkehr und den lautereren Wettbewerb gesammelt;
- Am 24. Januar 2017 hat Kommissarin Bulc bei einer Zusammenkunft mit einer 20-köpfigen Delegation von ETF-Vertretern Garantien abgegeben, dass es weder Abänderungen der Lenk- und Ruhezeitregeln noch weitere Ausnahmeregelungen für den Bus- und Reisebusverkehr geben wird!

WAS GEPLANT IST – NEUE MASSNAHMEN BETREFFEN BUS-, REISEBUS- & LKW-FAHRER

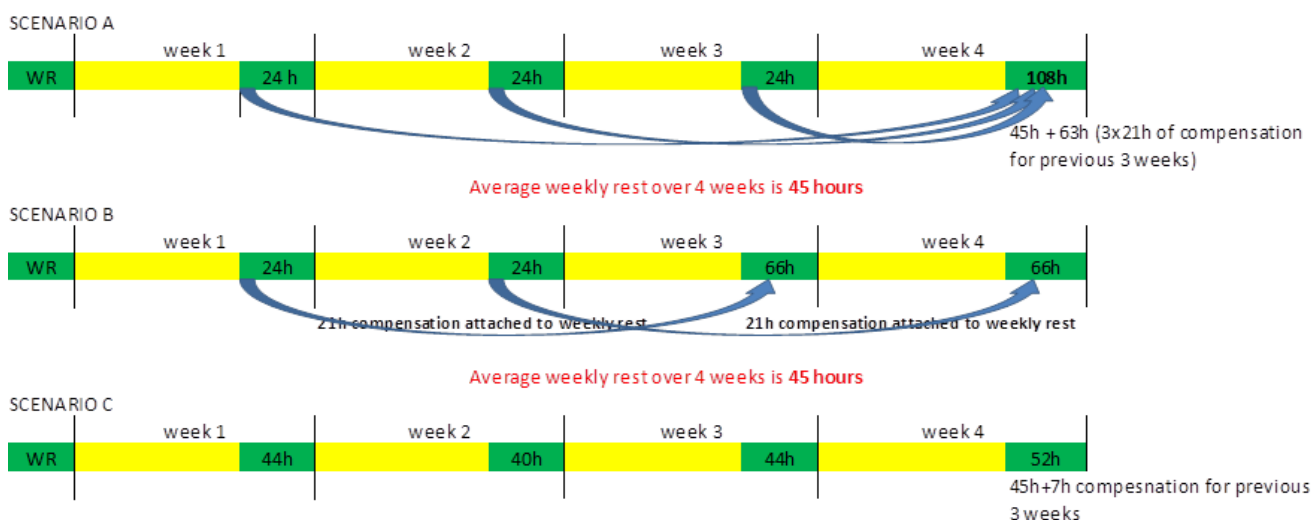
Kürzere wöchentliche Ruhe- und längere Lenkzeiten über einen Zeitraum von drei oder vier aufeinander folgenden Wochen

GEMÄSS DER AKTUELLEN REGELN muss ein Fahrer am Ende jeder Lenkwoche eine 45-stündige ununterbrochene Ruhezeit einlegen. Um den Unternehmen jedoch mehr Flexibilität bei der Planung der Transportfahrten zu geben, kann dem Fahrer einmal binnen zwei Wochen eine 24-stündige reduzierte wöchentliche Ruhezeit gewährt werden, solange die verbleibenden 21 Stunden nicht später als am Ende der 3. Woche ausgeglichen werden. Das führt für die Dauer eines Monats zu der folgenden Aufteilung der wöchentlichen Ruhezeiten:

24 St. + 45 St. + 66 St + 24/45 St.

DIE NEUEN REGELN werden es den Unternehmen gestatten, die wöchentliche Ruhezeit für drei oder vier aufeinander folgende Lenkwochen bei 3 x 24 Stunden zu halten.

Das untere Diagramm zeigt die derzeit von der Europäischen Kommission betrachteten Szenarien:



GEMÄSS DER AKTUELLEN REGELN kann ein Fahrer in gleich welchem zweiwöchigen Zeitraum nicht mehr als 90 Stunden fahren, mit einer Obergrenze von 56 Stunden in *Woche 1* und 34 in *Woche 2*.

GEMÄSS DER NEUEN REGELN (siehe Szenarien A und B) ergibt eine *Woche 2* mit 34 Lenkstunden bei einer reduzierten wöchentlichen Ruhezeit am Ende von *Woche 2* keinen Sinn mehr, das dies zu einer eineinhalbtägigen Untätigkeit des Fahrers führen würde. Daher werden die Szenarien A und B mit einer Verlängerung der Lenkzeit einhergehen, d.h. auf 56 Stunden für zwei und dann drei aufeinander folgende Wochen.

Legalisierung des Schlafens im Fahrzeug für längere Zeiträume – betrifft größtenteils den Güterkraftverkehr

GEMÄSS DER AKTUELLEN REGELN und unter der Voraussetzung, dass die Fahrer einwilligen, ist es ihnen nur gestattet, die **tägliche und die reduzierte wöchentliche Ruhezeit** im Führerhaus einzulegen. Im Lichte der erklärten Ziele, d.h. Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer, der Straßenverkehrssicherheit, usw. stellen die aktuellen Rechtsvorschriften also sicher, dass Fahrer nicht an mehr als 12 aufeinander folgenden Tagen im Führerhaus schlafen können. Nach 12 Tagen haben sie Anrecht auf 45 Stunden abseits des Lkw. Die aktuellen Regeln geben dem Fahrer die Möglichkeit, einen Monat hindurch höchstens 7 Nächte abseits des Lkw zu verbringen.

GEMÄSS DER NEUEN REGELN werden die drei obigen Szenarien bei einer Bewahrung der Definition der **wöchentlichen Ruhezeit** in Form eines ununterbrochenen 45-stündigen Zeitraums dazu führen, dass es für Unternehmen legal wird, ihre Fahrer zu zwingen, drei bis vier Wochen lang im Lkw-Führerhaus zu schlafen.

Die 45-minütige tägliche Pause wird in drei Zeitfenstern von jeweils 15 Minuten eingelegt

GEMÄSS DER AKTUELLEN REGELN kann die 45-minütige Pause in einem Block oder in zwei Zeitfenstern von 15 bzw. 30 Minuten eingelegt werden, um den Unternehmen mehr Flexibilität bei der Planung der Fahrt zu geben.

GEMÄSS DER NEUEN REGELN sind die Kraftverkehrsunternehmen in der Lage, die Pause in drei Zeitfenster von jeweils 15 Minuten aufzuteilen. Das bedeutet, von der Straße auf einen Parkplatz abzufahren und dann nur 15 Minuten zu haben, um sich zu 'erfrischen', einen Happen zu essen und Stress abzubauen, bevor es wieder in den Verkehr zurückgeht.

Und eine Sonder-'Beigabe' ausschließlich für Bus- und Reisebusfahrer... mehr aufeinander folgende Lenktage vor einem Urlaubstag, und 21 Stunden weniger Ruhezeit pro Monat

GEMÄSS DER AKTUELLEN REGELN muss ein Bus- oder Reisebusfahrer nach sechs aufeinander folgenden Lenktagen mindestens eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von 24 Stunden einlegen. Einzige Ausnahme: Die internationalen Reisebus-Touren, bei denen Unternehmen die Arbeit des Fahrers dergestalt organisieren können, dass der Ruhetag auf die Zeit nach 12 aufeinander folgenden Lenktagen (die 12-Tage-Ausnahmeregelung) aufgeschoben werden kann.

GEMÄSS DER AKTUELLEN REGELN haben Bus- und Reisebusfahrer ungeachtet der Umstände, also auch solche im Rahmen der 12-Tage-Ausnahmeregelung, drei Wochen Zeit, in denen die verpassten 21 Stunden Ruhezeit beim Einlegen einer reduzierten wöchentlichen Ruhezeit auszugleichen sind.



GEMÄSS DER NEUEN REGELN wird es keine Möglichkeit mehr geben, die 21 Stunden Ruhezeit zu kompensieren. Bus- und Reisebusfahrer werden monatlich schlichtweg 21 Stunden Ruhezeit weniger einlegen.

GEMÄSS DER NEUEN REGELN wird die 12-Tage-Ausnahmeregelung auch auf inländische Reisebustouren ausgeweitet. Und gemäß der neuen Regeln werden Fahrer im inländischen gelegentlichen Reisebusverkehr anstelle von sechs Tagen acht Tage am Stück fahren, und zwar ohne einen Ruhetag.

DAS PROBLEM MIT DEN MASSNAHMEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Szenarien A und B werden dazu führen, dass die Fahrer über einen drei- oder vierwöchigen Arbeitszeitraum 42 bzw. 63 Stunden Ruhezeit weniger einlegen. Dies wird höchstwahrscheinlich mit einer Zunahme der Lenkzeit von bis zu 22 Lenkstunden pro Woche für die Wochen 2 und 3 in Szenario 1 und um 22 Lenkstunden für Woche 2 in Szenario B einhergehen. Unter den aktuellen Voraussetzungen – Verkehr, Arbeitsintensität, hohe Nachfrage für fristgerechte Lieferungen, Interaktion mit Fahrgästen bei Bus- oder Reisebusfahrten – versäumt man es bei einem Aufschub der ausgleichenden Ruhezeit für einen drei- bis vierwöchigen Zeitraum, auf die durch die Fahrer im Laufe des Monats angehäuften Müdigkeit einzugehen.

Dieses Maßnahmenpaket gibt Kraftverkehrsunternehmen vollständige Flexibilität, um die Produktivität der Fahrer auszunutzen, und es passt tadellos in die aktuellen Muster eines Großteils der Branche, der mit nicht-gebietsansässigen Fahrern arbeitet (im Ausland arbeitende Fahrer): Man behält die Fahrer drei bzw. vier Wochen im Lkw und sendet sie am Monatsende nach Hause.

Die Reduzierung der Ruhezeit wird für Fahrer in regelkonformen Beschäftigungsverhältnissen mit Kürzungen der Rechte und Leistungen einhergehen – d.h. Freizeit und Lohnausgleich – und mit mehr aufeinander folgenden legal im Lkw verbrachten Tagen für Fahrer, die Opfer von Dumpingpraktiken sind.

Diese Maßnahmen führen zu:

- Mehr und angehäuften Müdigkeit der Fahrer;
- Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für Fahrer;
- Noch weniger attraktiver Sektor für Neuankömmlinge;
- Legalisierung der Dumpingpraktiken: Dass Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit erzwungenermaßen im Lkw verbringen, ist ein wirtschaftliches Argument, das Sozialdumping befeuert;
- Negative Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit.

Zudem führt die Öffnung der Lenk- und Ruhezeitregeln zwecks Überarbeitung zu Störungen in Bezug auf eine Reihe deutlicher, gut funktionierender und bei Fahrern wie Unternehmen gleichermaßen bestens bekannter Regeln, mit denen es gelungen war, unternehmerische Flexibilität sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz der Fahrer unter einen Hut zu bringen.

ETF-VORSCHLÄGE

Die Europäische Kommission sollte an ihrem ursprünglichen Versprechen festhalten, nur einige Aspekte der Verordnung zu verdeutlichen und diesen mehr Durchsetzbarkeit zu verleihen;

Die Europäische Kommission sollte nur zwei Aspekte von Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verdeutlichen:



- Das klare Verbot einer leistungsbezogenen Bezahlung, d.h. pro Fahrkilometer oder pro Lieferung;
- Verdeutlichung der Bedingungen, unter denen der Fahrer die wöchentliche Ruhezeit einlegen muss, vor allem abseits des Fahrzeugs, Hotel-/Motel-Einzelzimmer mit eigenen Sanitäreinrichtungen und Zugang zu warmen Mahlzeiten.

Die Europäische Kommission sollte eine Bewertung der Müdigkeit im Personenkraftverkehr sowie deren Auswirkungen auf Fahrer- und Fahrgastsicherheit durchführen.

Die Europäische Kommission sollte die Durchsetzung der Lenk- und Ruhezeitregeln vorantreiben, indem sie:

- Vorschreibt, alle Fahrtenschreibergeräte durch die letzte Generation des digitalen Fahrtenschreibers zu ersetzen, einhergehend mit dem Bewegungssensor;
- Die Frist für die verbindliche flächendeckende Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers in allen Fahrzeugen des internationalen Verkehrs vorzieht.

Was die Lenk- und Ruhezeitvorschriften betrifft, sind keine Änderungen erforderlich. Die Regeln sind klar, funktionieren gut, sind Fahrern und Unternehmen gleichermaßen bestens bekannt, und mit ihnen ist es gelungen, unternehmerische Flexibilität sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz der Fahrer unter einen Hut zu bringen.



ÄNDERUNGEN IN DER ANWENDUNG DER ARBEITNEHMER-ENTSENDUNG IM KRAFTVERKEHR

VORLÄUFIGE BETRACHTUNGEN

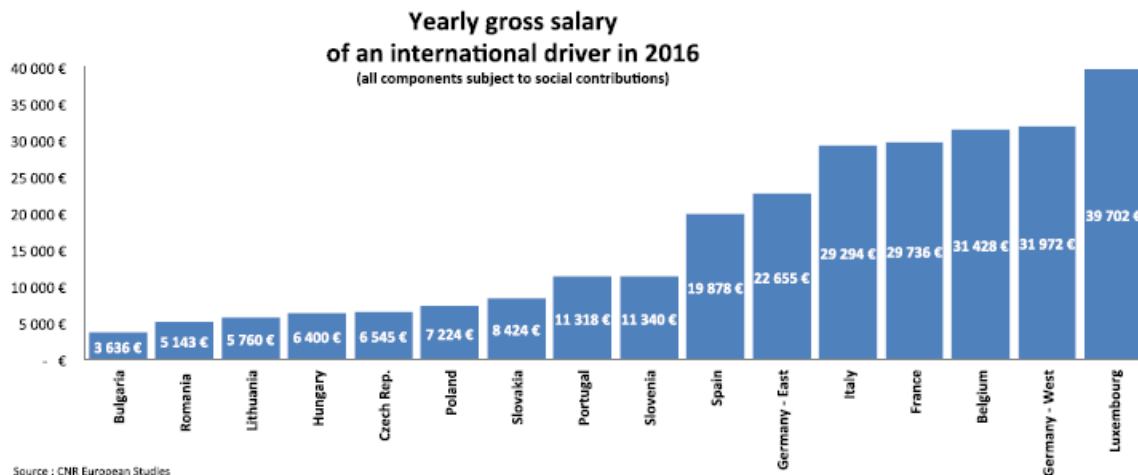
Rechtliche Bestimmungen der EU wie

- Artikel 45 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union
- Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie
- Artikel 8 der Rom-I-Verordnung
- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über den Berufszugang (Briefkastenfirmen)

Zielen darauf ab, gleiche Ausgangsbedingungen für alle Unternehmen im Kraftverkehrsgewerbe auf dem Hoheitsgebiet gleich welchen Mitgliedstaates zu schaffen, unabhängig von ihrem Land der Niederlassung bzw. dem Land, in dem sie ihre Kraftfahrer einstellen.

Wenn Kraftfahrer zeitweilig in einem Mitgliedstaat und von dort aus arbeiten, ist das Entsendung. Arbeiten sie dauerhaft in einem Mitgliedstaat und von dort aus, fallen sie in den Geltungsbereich der Bestimmungen der Rom-I-Verordnung und haben demnach Anspruch auf das gesamte Paket der Bedingungen des 'Aufnahme-' Mitgliedstaats, einschließlich Gesundheitsleistungen und soziale Sicherheit.

Das ist von vitaler Bedeutung im Kontext des Kraftverkehrs mit seinen beträchtlichen und weiterhin bestehenden Differenzen in Bezug auf Lohn und Arbeitsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten. Die Europäische Kommission hat dies 2014 eingeräumt und ihre Absichten einer vollständigen Liberalisierung der inländischen Güterkraftverkehrsmärkte aufgegeben. Die Grafik weiter unten gibt Aufschluss über das jährliche Einkommensniveau im Güterkraftverkehr in den 28 EU Mitgliedstaaten.



Die Wahl der Mitgliedstaaten in den Beispielen weiter unten beruht auf den beiden Extremen der CNR-Grafik.



WAS GEPLANT IST – ANWENDUNG DER ENTSENDE-BEDINGUNGEN NACH 5, 7 ODER 9 AUF DEM HOHEITSGEBIET EINES MITGLIEDSTAATES VERBRACHTEN TAGEN

GEMÄSS DER AKTUELLEN REGELN verhält es sich so, dass **Fahrer**, die zeitweilig in einem anderen EU-Mitgliedstaat als ihrem eigenen arbeiten, in den Geltungsbereich der Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie fallen, wenn sie Kabotage durchführen. Sind sie in einem anderen internationalen Verkehr als der Kabotage tätig, fallen sie nur dann in den Geltungsbereich der Entsendung, wenn die Entsende-Bedingungen gelten. Für die Entsende-Bedingungen bitte Artikel 1 von Richtlinie 96/71/EG nachschlagen. Als entsandte Arbeitnehmer haben sie **ab Arbeitstag 1 Anspruch auf den Mindestlohn und die Bedingungen des Mitgliedstaates, in dem ihre Tätigkeit stattfindet**. Ein einfaches Beispiel: Ein Kraftverkehrsunternehmen, das Kabotage in Luxemburg mit Fahrern aus Bulgarien durchführt, muss den Fahrern per Gesetz ab Tag 1 der Kabotage die luxemburgischen Lohnsätze zahlen. Anders ausgedrückt: Die Zahlung bulgarischer Fahrerlöhne für die Durchführung von Kabotage in Luxemburg ist illegal.

GEMÄSS DER NEUEN REGELN spielt es keine Rolle, welche Kraftverkehrstätigkeit die Fahrer durchführen, sie werden nur Anspruch auf das Lohnniveau des Mitgliedstaates haben, auf dessen Hoheitsgebiet ihre Tätigkeit nach 5, 7 oder 9 Arbeitstagen stattfindet. Somit wäre es für Kraftverkehrsunternehmen absolut rechtmäßig, inländischen Transport in Luxemburg fünf bis neun Tage lang mit bulgarischen Fahrern zu bulgarischen Lohnsätzen durchzuführen.

DIE NEUEN REGELN würden die Fahrer ebenfalls bei jedem Stopp zur manuellen Aufzeichnung des Codes des Landes, in dem sie sich befinden, verpflichten. Das, so die Meinung der Europäischen Kommission, wird die Durchsetzung intensivieren.

DAS PROBLEM MIT DEN MASSNAHMEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Durch diese Maßnahmen werden **Sozialdumping legalisiert und die gleichen Ausgangsbedingungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen unterminiert**, so wie sie die oben erwähnten gesetzlichen EU-Rahmenbedingungen derzeit gewährleisten.

Sie werden zu weiteren Verzerrungen auf den Inlandsmärkten führen, sowohl auf dem Arbeits- als auch auf dem Transportmarkt, da die Kraftverkehrsunternehmen Arbeitskräfte aus Niedriglohn-Mitgliedstaaten nutzen werden, um auf den Inlandsmärkten der Mitgliedstaaten mit höheren Lohnniveaus und höheren Standards zu arbeiten. Die Mitgliedstaaten, die verstärkt Gegenstand von Kabotage sind (West- und Nordeuropa), werden besonders davon betroffen sein.

Diese Maßnahmen werden die Regeln weder vereinfachen noch verdeutlichen, sondern nur deren Anwendung um einige Tage aufschieben.

Die Durchsetzbarkeit wird dadurch nicht steigen! Die Regeln werden die gleichen bleiben. Sie werden nur für einen kürzeren Zeitraum angewandt.

Sie werden zu einer Umkehr der Beweislast auf den Fahrer führen: Der Fahrer wird beweisen müssen, wo er gearbeitet hat und ob er entsandt war. Der Arbeitgeber wird den Fahrer unter Druck setzen, den Ländercode nicht bei jedem Stopp aufzuzeichnen, und bei einer Kontrolle wird der Fahrer für dieses Versäumnis haften.

ETF-VORSCHLÄGE



Die **Europäische Kommission sollte das Statut des Berufskraftfahrers in Bezug auf seinen gewöhnlichen Arbeitsplatz verdeutlichen**. Das würde eine Abänderung von 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-Urteilsspruchs in der Rechtssache Koelzsch voraussetzen, wonach Berufskraftfahrer von den Bedingungen des 'Aufnahmelandes' abgedeckt sind, wenn sie üblicherweise in einem Mitgliedstaat mit besserem Lohn und besseren Bedingungen oder von dort aus arbeiten.

Die **Europäische Kommission sollte die Entsendung von Arbeitnehmern für den Kraftverkehr so belassen** und insbesondere erneut bekräftigen, dass die Entsendung ab Tag 1 für Berufskraftfahrer gilt, die Kabotage und internationalen Verkehr durchführen, solange die Entsendebedingungen erfüllt sind (Artikel 1, Richtlinie 96/71/EG).

Die **Europäische Kommission sollte an der Durchsetzung und nicht am Fahrer-Ausschluss von Rechten und Leistungen arbeiten**. Dies umfasst die Herausgabe von **deutlichen, harmonisierten und wirksamen Durchsetzungsmaßnahmen**, die für sämtliche Mitgliedstaaten gelten und geeignet sind, um die potenziellen Verzerrungen auf inländischen Arbeits- und Transportmärkten aufzugreifen. Die ETF hat diesbezüglich einige konkrete Vorschläge:

- Die **Europäische Kommission sollte die Frist für die Einführung des 'intelligenten' Fahrtenschreibers vorziehen, um alle Fahrzeuge im internationalen Verkehr abzudecken** (natürlich einschließlich Dreiländerverkehr und Kabotage). Dies ist möglich über eine Ausnahmeregelung hinsichtlich Verordnung (EU) Nr. 165/2014. Welche Verbesserung bedeutet das für die Durchsetzung in der Praxis? Eine der Funktionen des zukünftigen 'intelligenten' Fahrtenschreibers ist die verpflichtende automatische Aufzeichnung des genauen Standortes von Fahrzeug und Fahrer am Anfang und am Ende des Fahrer-Arbeitstages sowie alle drei Stunden der kumulierten Lenkzeit. Daher ist der Fahrtenschreiber in der Lage, den Aufenthaltszeitraum von Fahrer und Fahrzeug in einem bestimmten Mitgliedstaat zu berechnen, und damit auch den gewöhnlichen und/oder zeitweiligen Arbeitsplatz des Fahrers anzuzeigen. Weitere Vorteile einer vorgezogenen Einführung des 'intelligenten' Fahrtenschreibers an Bord aller Fahrzeuge im internationalen Verkehr sind auch folgende: a) der Fahrtenschreiber ist das einzige Instrument zur Kontrolle der Kabotage; b) 'intelligente' Fahrtenschreiberdaten müssen mindestens ein Jahr lang in den Aufzeichnungen des Unternehmens aufbewahrt werden, sodass man bei Unternehmenskontrollen hinterher ermitteln kann, ob die Unternehmen die Kabotage-Vorschriften und die Auflagen der Arbeitnehmer-Entsendung eingehalten haben oder nicht.
- Die **Europäische Kommission sollte eine verpflichtende elektronische Voranmeldung für jeden entsandten Fahrer einführen**. 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 Voranmeldungen sollten sämtlichen für den Kraftverkehr zuständigen Durchsetzungsbehörden in Echtzeit zugänglich sein und müssten zwecks Kontrollen an Bord der Fahrzeuge mitgeführt werden.

ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Im Dezember 2014 wurde die ETF bei ihrem ersten Treffen mit Kommissarin Bulc aufgefordert, konkrete, konstruktive Lösungen vorzulegen, um die Probleme im Kraftverkehrssektor zu lösen, d.h. die Sozialdumping-Praktiken, die Briefkastenfirmen, usw. Diesbezüglich hat die **ETF zwei Serien mit konkreten Vorschlägen unterbreitet**, einerseits 2015 zur Durchsetzung der Rechtsvorschriften und andererseits 2016 hinsichtlich Kabotage und Beseitigung der Briefkastenfirmen. **Bislang wurde keiner dieser Vorschläge berücksichtigt!**



Bei seiner Antrittsrede vor dem Europäischen Parlament im Juli 2014 sagte Jean-Claude Juncker: „Wir müssen Sozialdumping bekämpfen, und das werden wir auch tun.“ Kommissarin Bulc folgte dieser Linie und betonte ständig, dass die Straßeninitiative gegen die Sozialdumping-Praktiken in dem Sektor vorgehen wird. Heute stehen wir vor Maßnahmen, die zu 100 % für den Markt sind und rein gar 'nichts' zur Verbesserung der ohnehin schon prekären Arbeits- und Lebensbedingungen der Berufskraftfahrer beitragen. Zudem werden diese Maßnahmen sogar jene Fahrergruppen in prekäre Verhältnisse drängen, die derzeit regelkonforme Arbeitsverträge besitzen. Diese Maßnahmen werden sich eindeutig negativ auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, auf die Fahrgastsicherheit und die Sicherheit aller Straßenverkehrsteilnehmer auswirken!

Die einzigen derzeit betrachteten Maßnahmen, die von der Europäischen Kommission versuchsweise als sozial 'verkauft' werden, sind folgende:

- Verkürzung des Referenzzeitraums für die Arbeitszeit im Kraftverkehr von 4 Monaten auf 1 Monat, was bedeutet, dass die durchschnittliche Wochenarbeitszeit für einen Fahrer für die Dauer eines Monats im Schnitt 48 Stunden nicht überschreiten sollte;
- Ein Versuch zur Verdeutlichung, dass die wöchentliche Ruhezeit abseits des Fahrzeugs eingelegt werden muss;
- Verbot leistungsbezogener Bezahlung, d.h. pro Fahrkilometer.

Die ETF hält diese Maßnahmen für Augenwischerei.

In Bezug auf die Arbeitszeit betont die ETF, dass die Unternehmen Fahrer ständig unter Druck setzen, 'andere Arbeit' auf dem Fahrtenschreiber als 'Pause' oder Ruhezeit aufzuzeichnen. In einer ETF-Umfrage im Zeitraum 2008-2011 mit 1000 befragten Fahrern gaben 60 % an, dass diese Situation auf sie zutrifft. Seit 2011 hat sich die Sachlage verschlechtert.

In Bezug auf die Ruhezeit abseits des Fahrzeugs werden die drei weiter oben beschriebenen Szenarien einer neuen Aufteilung der wöchentlichen Ruhezeit über die Länge eines Monats zu einer Verringerung der abseits der Fahrerkabine verbrachten Nächte von 7 auf 2 oder maximal 4 Nächte führen.

Hinsichtlich der **Bezahlung pro Fahrkilometer**: Derzeit entspricht die Bezahlung pro Fahrkilometer 70-80 % des gesamten Monateinkommens von Fahrern aus Mittel- und Osteuropa. Die ETF unterstützt das Verbot einer leistungsbezogenen Bezahlung. ABER! Seit Anfang 2016 droht den Unternehmen, die pro Fahrkilometer bezahlen, der Verlust ihrer Gemeinschaftslizenz. Demnach haben die Kraftverkehrsunternehmen einfach die Art und Weise geändert, wie sie das Fahrerentgelt auf dem Lohnzettel ausweisen: In der Praxis werden die Fahrer weiterhin pro Fahrkilometer bezahlt, auch wenn der Betrag auf dem Lohnzettel mit einer Anzahl von Tagegeldern ausgewiesen wird! Unter diesen Umständen fehlt einem das Verständnis für den Mehrwert dieses Verbots. Falls die Europäische Kommission tatsächlich bereit ist, die Lohnproblematik im Kraftverkehr anzupacken, muss sie das Prinzip des Aufnahmelandes gemäß Art. 8.2 der Rom-I-Verordnung und gemäß EuGh-Urteilsspruch in der Rechtssache Koelzsch verdeutlichen.

„Straßeninitiative der Europäischen Kommission: Es ist Zeit, die Fahrer zu respektieren!“

So lautet der Titel der ETF-Kampagne in den verbleibenden Monaten vor dem Start der Initiative!

