

Aktuelle Position des Verbandes ČESMAD BOHEMIA

zur Initiative der Europäischen Kommission

„EUROPA IN BEWEGUNG“

(Straßenverkehrspaket) und

**zur Überarbeitung der Richtlinie zur Entsendung von
Arbeitnehmern 96/71/ES (kurz Entsenderichtlinie)**

Von den zu verhandelnden Vorschriften des Straßenverkehrspakets hält der Verband ČESMAD BOHEMIA die Regeln für die Bewegung von Fahrern und Fahrzeugen im Rahmen des regulären grenzüberschreitenden Verkehrs, einschließlich der Anwendung der Richtlinie zur Entsendung von Arbeitnehmern, für grundsätzlich neu. Vor allem auch angesichts dessen, dass einige Länder die Freigabe der Überarbeitung der Entsenderichtlinie bis Ende Oktober 2017 forcieren und sie in direkten Kontext mit innenpolitischen Angelegenheiten bringen. **Das Straßenverkehrsgewerbe darf kein Opfer des politischen Kampfes werden.**

Mit dem Vorschlag, dass das gesamte grenzüberschreitende Straßenverkehrsgewerbe unter den Geltungsbereich der Entsenderichtlinie fällt, sind wir grundsätzlich nicht einverstanden.

Wir sind dagegen, einige wenige Tage im Monat als Limit zur Anwendung dieser Richtlinie festzulegen. Diese Lösung ist nicht kontrollierbar und in der Praxis schwer zu realisieren.

Wir fordern, dass das Straßenverkehrsgewerbe vom Geltungsbereich der Entsenderichtlinie freigestellt wird, bzw. diese lediglich bei ständigem Aufenthalt der Fahrer auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedsstaates für mehr als 60 Tage (alternativ 1 Monat) angewendet wird.

Dass Fahrer von der Entsenderichtlinie ausgeschlossen werden, unterstützt in ihrem Statement auch die Internationale Road Transport Union IRU.

Die Anwendung der Entsenderichtlinie ist keine Lösung für die aktuellen Probleme des internationalen Straßenverkehrsgewerbes, wie die sog. nomadischen Fahrer, Briefkastenfirmen (Letter-boxes) und Missbrauch von Kabotage Regelung.

Die breite Umsetzung der Entsenderichtlinie würde lediglich eine enorme administrative Belastung und juristische Unsicherheit für die Verkehrsunternehmen mit sich bringen.

- Wir verstehen die Notwendigkeit, die internationalen Straßenverkehrsregeln besser zu gestalten, aber die Entsenderichtlinie ist nicht der richtige Weg, weil keine Fahrer entsendet werden, sondern sehr mobile Arbeitnehmer. Die derzeitige Gesetzgebung unterscheidet klar zwischen Tages- und wöchentlicher Mobilität einerseits und längerem,

Monate und Jahre dauerndem Aufenthalt in einem anderen Mitgliedsstaat. Ein Fahrer, der auch innerhalb eines Tages mehrere Grenzen überschreitet, kann nicht als entsendet gelten.

- Zielgruppe der Entsenderichtlinie sind vor allem Bauarbeiter. Diese werden in der Regel für Monate zu einem ständigen Aufenthalt entsendet, nicht für Tage. Tage können nicht als anwendbares Limit gelten, was auch aus Artikel 3/2 folgt, wo es heißt, dass Mindestlöhne nicht für Arbeitnehmer angewendet werden sollten, die derart vorübergehende Dienstleistungen erbringen, wie Montage oder Installation von Produkten. Sogar Wochen betrachtet die Entsenderichtlinie nicht als Grund für die Anwendung, in Artikel 3/3 nennt sie die Option der Freistellung von der Anwendung für einen Monat.
- Die Anwendung der Entsenderichtlinie auf den gesamten grenzüberschreitenden Straßenverkehr widerspricht der Entsenderichtlinie selbst, die für Arbeitnehmer angewendet werden soll, die für Monate und Jahre auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaates arbeiten. Die Entsenderegeln sind nicht für Arbeitnehmer anwendbar, die in dem anderen Mitgliedstaat nur tageweise oder sogar nur stundenweise arbeiten. Am offensichtlichsten ist der Fall von Fahrern, die täglich Waren oder Reisende in einen Nachbarstaat befördern und am selben oder folgenden Tag zurückkehren. Diese Fahrer haben ihr Zuhause, ihre Familien und Kosten offensichtlich in dem Land, in dem die Firma registriert ist.
- Ein Limit in Form der Anzahl von Tagen wird sich vor allem auf den bilateralen Transport in Nachbarländer und normale Verkehrsunternehmen auswirken, aber praktisch wirkungslos für Nomaden bleiben, die nicht von einer Basis aus operieren und von einem Mitgliedstaat in den anderen fahren. Sehr oft sind die Arbeitgeber solcher nomadischen Fahrer in Ländern mit niedrigerem Lohnniveau fiktiv mit Kapital aus westlichen Ländern gegründete Firmen – Briefkastenfirmen.
- Die Anwendung der Entsenderichtlinie auf das grenzüberschreitende Straßenverkehrsgewerbe gewährleistet keinen stärkeren Binnenmarkt. Sie wird im Gegenteil durch die Errichtung quasi-technischer Barrieren für die Erbringung von Dienstleistungen das Wachstum in der EU schmälern, die internationalen Transportkosten erhöhen und zum Rückgang des internationalen Handels führen. Sie wird den Binnenmarkt schwächen und die Finanzstabilität und Beschäftigung insgesamt negativ beeinflussen. Darüber hinaus wird sie als Maßnahme zum Schutz des Marktes auch den Verkehrsunternehmen in reicheren Mitgliedsstaaten nicht die erwarteten Vorteile bringen.
- Die Anwendung der Entsenderichtlinie kann aufgrund der Vielzahl ausgelöster Verwaltungspflichten nicht durchsetzbar sein. Die Entsenderichtlinie wird viele nationale gesetzliche Regelungen zum Monatslohn auslösen – Arbeitgeber und Kontrollbehörden werden mit bis zu 20 verschiedenen nationalen Regelungen arbeiten müssen, je nachdem, wo der Fahrer im jeweiligen Monat gearbeitet hat, sowie mit bis zu 50 verschiedenen Varianten der Mindestlöhne, je nach Gesetzgebung, Fahrerpraxis, Fahrzeugtyp, Fracht etc., einschl. der Bedingungen für das Urlaubsgeld
- Die Anwendung der Entsenderichtlinie wird aufgrund der administrativen Hindernisse für Behörden, Verkehrsunternehmen und Fahrer nicht funktionieren. In der Praxis wird man

keine detaillierten Daten zu den Stunden und Minuten erhalten können, die in den einzelnen Mitgliedstaaten geleistet wurden, wie lange der Fahrer gearbeitet, welche Waren oder Personen er befördert hat, an welchem Tag oder mit welchem Fahrzeug. In Österreich gibt es für Fahrer z.B. bis zu 50 verschiedene Mindestlohnlevel. Die Behörden werden kontrollieren müssen, ob die Verkehrsunternehmen jeden Fahrer jeden Monat gemäß den unterschiedlichen Regeln in den einzelnen Mitgliedstaaten bezahlen. Dabei gibt es enorme Unterschiede bei der Lohnberechnung in den einzelnen Mitgliedstaaten, einschl. Tarifvertragsregelungen, Ansprüche, Berechnung und Bezahlung von Verpflegungs-, Taschen-, Urlaubsgeld usw.

- Die Anwendung der Entsenderichtlinie wird für kleine und mittlere Verkehrsunternehmen, die nicht in der Lage sind, die Einhaltung aller erforderlichen Regeln sicherzustellen, grundsätzliche Existenzprobleme auslösen, sie werden ihre Flexibilität verlieren und viele von ihnen werden scheitern.
- Die Anwendung der Entsenderichtlinie wird kontraproduktiv sein, da sie den Anteil der selbständig erwerbstätigen Fahrer erhöht, die der Entsenderichtlinie nicht unterliegen, was zu unlauterem Wettbewerb auf dem Markt führt. Das wird wahrscheinlich auch zu einer Zunahme der Anzahl der Firmen führen, die in Nicht-EU-Ländern mit dem Ziel gegründet werden, die Entsenderichtlinie zu umgehen, sowie zur Übernahme eines Teils des EU-Marktes von Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten.
- Die selektive Anwendung der Entsenderichtlinie mit der komplizierten Berechnung der Aufenthaltstage eines Fahrers wird die Preisbestimmung für die Beförderung und Geschäftstätigkeit des Verkehrsunternehmens grundsätzlich beeinflussen. Das wird die Kunden dazu verleiten, von dem Verkehrsunternehmen niedrigere Preise („ohne Entsenderichtlinie“) zu verlangen und Druck auf die wissentliche Nichteinhaltung der Regeln auszuüben. Gleichzeitig wird sie für die Fahrer einer Firma große Unterschiede in der Bezahlung zur Folge haben, wenn deren Lohn von der Entscheidung des Dispatchers abhängt, in welches Land und in welchem Modus sie fahren. Bei Nichtanwendung der Entsenderichtlinie für Transitoperationen werden augenscheinlich Situationen eintreten, dass ein Fahrer eine große Distanz im Transitmodus (ohne Entsenderichtlinie) und ein anderer im gleichen Land als bilaterale Beförderung (mit Entsenderichtlinie) zurücklegt. Die Differenz ihrer Löhne für gleiche Arbeit kann erheblich sein.

Es kann nicht als Kompromiss angesehen werden, die Entsenderichtlinie für einen Fahrer im grenzüberschreitenden Straßenverkehr anzuwenden, wenn dessen Aufenthalt im Ausland die akkumulierte Anzahl von Tagen im Monat (3, 5, 7, 10) überschreitet. Als Kompromiss kann die Anwendung der örtlichen Gesetze bei längerfristigem Aufenthalt des Fahrers – 60 Tage (alternativ ein Monat) sowie die Anpassung der Betriebsbedingungen und Regeln gelten.

Wir beantragen, dass das Straßenverkehrspaket die Durchführungsbedingungen des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs im Rahmen der **unten genannten Verordnungen** regelt. Wenn der Aufenthalt eines Fahrers in einem Mitgliedstaat 60 Tage (alternativ einen Monat) nicht überschreitet, werden auf ihn nur diese Regeln angewendet. Sollte er in dem anderen Staat Dienstleistungen für längere Zeit erbringen, werden die Regeln für Mindestlohn und Arbeitszeit angewendet (laut Verordnung Rom I oder Entsenderichtlinie). Diese Lösung gewährleistet und bewahrt

den freien Markt im Straßenverkehrsgewerbe und bietet gleichzeitig Verkehrsunternehmen aus reicheren EU-Staaten angemessenen Schutz.

1) Verordnung 1071/2009/EU

- Durch Überprüfung der Erfüllung der Einsatzbedingungen lassen sich Briefkastenfirmen identifizieren und fassen.
- Durch Festlegung der Regeln und Bedingungen für leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen (ab 2,8 t).

2) Verordnung 1072/2009/EU

- Durch Kürzung des Limits für Kabotage (auf 5 Tage) die sog. systematische Kabotage drosseln.
- Durch Anwendung der Entsenderichtlinie auf die Kabotage Bedingungen im Inlandsverkehr ausgleichen (als äußerstes Zugeständnis).

3) Verordnung 561/2006/EU

- Eine mindestens einmal in drei Wochen obligatorische 45-stündige wöchentliche Erholungszeit des Fahrers im Land, in dem das Verkehrsunternehmen registriert ist, unterdrückt nomadische Dienstleistungen und Letter-Boxes.

4) Verordnung 593/2008/EU (Rom I)

Durch Nutzung von Artikel 8, Absatz 2 und 3 klar das Recht des Staates festlegen, wonach sich der Arbeitsvertrag richtet. Der Vertrag richtet sich dann nach dem Recht des Landes, in dem, ggf. in denen der Arbeitnehmer bei der Vertragserfüllung gewöhnlich seine Arbeit ausübt. Als Wechsel des Landes der üblichen Arbeitsausübung gilt nicht, wenn der Arbeitnehmer seine Arbeit vorübergehend in einem anderen Land ausübt.

Falls das anwendbare Recht aufgrund von Absatz 2 nicht bestimmt werden kann, unterliegt der Vertrag dem Recht des Landes, in dem sich der Betrieb befindet, der den Arbeitnehmer eingestellt hat.

Mit der Anwendung der Verordnung in Fällen, wenn der Arbeitnehmer über einen Zeitraum von 60 Tagen nicht in das Land des Betriebs zurückkehrt, werden die Bedingungen ausgeglichen und das deklarierte Ziel erreicht werden.

*Zu den anderen Punkten des Entwurfs des Straßenverkehrspakets diskutiert ČESMAD mit den Mitgliedern und den anderen Verbänden. **Im Gegensatz zu den Entsenderegeln gibt es hier Zeit, um Kompromisse und die Formulierung der Endlösungen zu finden.***

Der ČESMAD BOHEMIA ist der größte Verband der Straßenverkehrsbetreiber in der Tschechischen Republik. Er schützt die Interessen der 2 263 Mitglieder in der gesamten Republik, die 22 000 LKW und 4 400 Busse im internationalen und inländischen Straßenverkehr betreiben.