

Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmern, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

I. Ausgangssituation

Die EU-Kommission hat im Rahmen des „Mobility Package - Europe on the move“ eine Reihe von Vorschlägen vorgelegt, um die Sozialvorschriften an den Bedarf des Sektors anzupassen, ihre Anwendung und einheitliche und effiziente Durchsetzung zu erleichtern und so der derzeit auftretenden Probleme im europäischen Personen- und Güterverkehr Herr zu werden.

Neben den Lenk- und Ruhezeiten zählen die Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern und die Richtlinie 2014/67/EU über deren Durchsetzung zu den wichtigsten Sozialvorschriften.

Wie eine im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtssetzung (REFIT) 2015 bis 2017 durchgeführte Ex-post-Bewertung der für den Kraftverkehr geltenden Sozialvorschriften gezeigt hat, fehlt es den Vorschriften an Effizienz und Wirksamkeit, um den Risiken der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und den Wettbewerbsverzerrungen erfolgreich begegnen zu können. Die EU-Kommission führt dies auf Unzulänglichkeiten des Rechtsrahmens zurück.¹

Mit ihrem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG und sektorspezifischer Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern mit Bezug auf die Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU und weiteren im sog. Mobility Package enthaltenen Maßnahmen verspricht sich die EU-Kommission Antworten auf die derzeit bestehenden sozial- und marktpolitischen Herausforderungen des Straßenverkehrssektors.

Eine der Hauptursachen der Schieflage im EU-Binnenmarkt sind nach Auffassung des bdo die noch immer zu großen Divergenzen der Wirtschaftskraft der verschiedenen EU-Mitgliedstaaten und deren Auswirkungen auf die Arbeits- und Lebensverhältnisse. Wie eurostat unlängst ermittelt hat², liegt die Spanne der Arbeitskosten pro Stunde in der EU zwischen 4,40 € und 42 €. Um angesichts dieser massiven Unterschiede einen fairer Wettbewerb in einem einheitlichen Binnenmarkt implementieren zu können, bedarf es großer Anstrengungen aller Beteiligten.

¹ COM(2017) 278 final

² <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/7968164/3-06042017-AP-DE.pdf/b8a7b214-b6f1-4445-a5df-10cac8e64488>

Der bdo begrüßt daher ausdrücklich die Zielsetzung der EU-Kommission, hält allerdings die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Fahrer und der Verringerung des Verwaltungsaufwands für Unternehmen herzustellen.



Mit großer Sorge werden die Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsänderungen auf das nur mittelbar betroffene Personenverkehrsgewerbe betrachtet. Die gravierendsten Missstände im Straßenverkehrssektor – nomadisierende Fahrer, die ihre Wochenruhezeiten im Fahrzeug verbringen und monatelang ihrer Heimat und Familie fernzubleiben gezwungen sind – treten ausschließlich im Güterverkehrsbereich auf. Die Fahrer im Busgewerbe - speziell im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr - verbringen ihre Ruhezeiten regelmäßig ebenso wie die Fahrgäste im Hotel und kehren nach Rundreisen (die nicht länger als 12 Tage dauern) an ihren Heimatort und in ihr gewohntes soziales Umfeld zurück. Die Anwendung der vorgeschlagenen Regelungen auf touristische Rundreisen würde die vielen in diesem Bereich engagierten kleinen und mittelständischen Busunternehmen aufgrund des enormen bürokratischen Aufwands massiv in ihrer Arbeit behindern und letztendlich zu Marktaustritten mit der Folge des Verlustes von Arbeitsplätzen und einer Verkleinerung des Angebots zulasten der Verbraucher führen. Da dies erkennbar nicht von den Zielsetzungen der EU-Kommission gedeckt sein kann, bedarf es hier dringend einiger Klarstellungen und Nachjustierungen.

II. Position des bdo

Der bdo begrüßt grundsätzlich den Vorschlag einer lex specialis für Entsendungen im Verkehrsbereich, da nur so den Besonderheiten des Sektors Rechnung getragen werden kann. Allerdings halten wir die Vorschläge für nicht klar genug und letztendlich für nicht zielführend, da sie die mit dem Entsenderecht verbundenen praktischen Probleme für die Verkehrswirtschaft nur unzureichend berücksichtigen. Es sind dringend Lösungen notwendig, um die EU-vertraglich garantierte Dienstleistungsfreiheit nicht zu beschränken oder gar durch komplizierte und hochbürokratische Entsenderegelungen, die den dem Verkehrssektor wesensimmanenten mobilen Arbeitsverhältnissen nicht gerecht werden, ad absurdum zu führen. Bestimmte Verkehrsdienstleistungen müssen von den Entsenderegelungen ausdrücklich ausgenommen werden.

1. Entsendebegriff – Art. 2 (2)

An dieser Stelle muss dringend klargestellt werden, dass Transitfahrten (also Durchfahrten mit geschlossenen Reisegruppen) und typische Gelegenheitsverkehrsfahrten (klassische Rundreisen mit dem Bus, z.B. Deutschland – Österreich – Deutschland) vom Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie ausgenommen sind. Andernfalls käme es zu einer massiven zusätzlichen administrativen Belastung der betroffenen Fahrer und Unternehmen, ohne dass dies zur Erreichung der von der EU-Kommission gesteckten Ziele erforderlich ist.

Diese Herausnahme des Gelegenheitsverkehrs muss unabhängig davon gelten, ob das Ende der Fahrt wieder im Ausgangsstaat der Reise oder in einem anderen Mitgliedstaat liegt und unabhängig von der Dauer der Reise.

In diesen Fällen mangelt es bereits an der Voraussetzung des Artikel 1 Absatz 3a der Richtlinie 96/71/EG, wonach die grenzüberschreitende Dienstleistung in Erfüllung eines Vertrages zwischen dem Entsendeunternehmen und dem im Empfangsland ansässigen Dienstleistungsempfänger erfolgen muss. Bei klassischen Busreisen im Gelegenheitsverkehr



mangelt es an dem Erfordernis eines ausländischen Dienstleistungsempfängers. Derzeit legen die einzelnen Mitgliedstaaten dies unterschiedlich, weshalb die hier erbetene Klarstellung dringend benötigt wird.

2. Entsendedauer – Art. 2 (2) und (3)

Aufgrund der Formulierung in Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs ist nicht auszuschließen, dass auf den 3-Tages-Zeitraum zur Berechnung des Vorliegens einer Entsendung auch Zeiten des Transits von MS anzurechnen sind. Hier sollte klargestellt werden, dass für den 3-Tages-Zeitraum nur solche Zeiten mitgerechnet werden, die während und zum Zweck der Erbringung der Dienstleistung im jeweiligen Empfangsland zugebracht werden.

Das Ansinnen, Arbeitszeiten über sechs Stunden als ganzen Tag zu zählen und damit in die Gesamtsumme von drei Tagen pro Kalendermonat einzurechnen, ist nicht verhältnismäßig. Es erscheint angemessener, hier 12-Stunden-Zeiträume zugrunde zu legen und erst bei Überschreiten der 12-Stunden-Grenze einen ganzen Tag anzurechnen. Fahrer, die sich länger als 12 Stunden im Aufnahmestaat aufhalten, müssen mit anderen Lebenshaltungskosten rechnen; dies kann die Anwendung der Lohnbestimmungen des jeweiligen „Aufnahme“-Mitgliedstaates rechtfertigen.

3. Arbeitszeiten

In Art 2 (3) lit d) heißt es, dass Ruhepausen, Ruhezeiten und Bereitschaftszeiten der Fahrer im Hoheitsgebiet eines Aufnahmestaates als Arbeitszeiten gelten. Um eine Präjudizwirkung auf die Arbeitszeit-RL zu vermeiden, sollte klargestellt werden, dass es sich um Arbeitszeiten „im Sinne der vorliegenden Richtlinie“ handelt.

4. Mitzuführende Unterlagen – Art. 2 (4)

- Artikel 2 Absatz 4 g):
Hier sollte klargestellt werden, dass die Zugänglichmachung des Ländercodes der Mitgliedstaaten, durch die Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren sind, nur dann verlangt werden kann, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist.
- Artikel 2 Absatz 4 i):
Hier sollte klargestellt werden, dass Fahrer grundsätzlich keine Lohnunterlagen im Fahrzeug mitführen müssen und Lohnunterlagen von den Kontrollbehörden immer direkt und unmittelbar bei der jeweiligen Ansprechperson im Entsendeland anzufordern sind. Anderenfalls würden die Fahrer unterwegs damit belastet, sich bei Straßenkontrollen um die zeitraubende Übermittlung der Unterlagen vom Entsendeunternehmen an die Kontrollbehörde kümmern zu müssen. Auch für die Fahrgäste gilt es, Straßenkontrollen auf das für die Wahrung der Verkehrssicherheit Notwendigste zu beschränken. Ebenfalls ist es aus Sicht der Kontrollbehörden angezeigt, den bürokratischen Aufwand in Grenzen zu halten, da bereits derzeit viele Kontrollbeamte von der Fülle der zu kontrollierenden Auflagen überfordert sind.
Zudem besteht die Gefahr, dass dies in den verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedlich umgesetzt wird, was weitere Wettbewerbsverzerrungen befürchten lässt.

5. Meldevorschriften – Art. 2 (5)

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht vor, dass die Entsendemeldung für einen Zeitraum von sechs Monaten erstattet werden kann. Dies entspricht der derzeitigen Handhabung der „Sammelmeldung“ in Deutschland und Österreich.

Der Text des Vorschlages ist dahingehend zu präzisieren, dass im Rahmen einer „Sammelmeldung“ die voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung für alle von der Sammelmeldung erfassten Arbeitnehmer pauschal gemeldet werden kann.



bdo, 21. Juli 2017/ AL