

Mobility Package - Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr

Factsheet Büro MEP Karoline Graswander-Hainz



I. Ausgangslage

Seit den 1990er-Jahren wurde der Verkehrsmarkt in der EU immer weiter liberalisiert, die soziale Harmonisierung ist dabei ausgeblieben. Vor allem seit der großen Osterweiterung führt das zu immer deutlicheren Problemen - für die Beschäftigten, für fair wirtschaftende Unternehmen und für die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen.

Tatsache ist: Die Arbeitsbedingungen im europäischen Straßenverkehr werden immer schlechter. Nichteinhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, Kilometer- bzw. fahrtenabhängige Vergütung, monatelange Touren durch Verstoß gegen Kabotage-Regeln oder komplizierte Anstellungs-Konstrukte (Stichwort: Briefkasten-Firmen!) - Gewerkschaften berichten von teilweise sklavenähnlichen Verhältnissen im straßengebundenen Gütertransport.

In vielen Bereichen gibt es sogar klare und gute Mindestregeln, diese werden aber zu lückenhaft kontrolliert, für die Umrüstung auf „smart tachographs“ sind zu lange Übergangsfristen vorgesehen und die Vernetzung innerhalb einer europäischen Datenbank kommt nur schleppend voran. Gleichzeitig zeigt sich bspw. im Vorgehen der EU-Kommission gegen den deutschen und französischen Mindestlohn, dass der Warenfreizügigkeit der unbedingte Vorrang vor Harmonisierung starker sozialer Absicherung gegeben wird.

Das Problem: Hochmobile ArbeitnehmerInnen arbeiten im Rahmen national ausgerichteter Sozial- und Arbeitsgesetze und sich überschneidender komplexer EU-Gesetzgebung. Gleichzeitig wird nicht flächendeckend kontrolliert und Gesetze werden nicht unionsweit gleich ausgelegt. Berichte der ArbeitnehmerInnen, Studien der österreichischen Sozialpartner und zuletzt auch der wissenschaftliche Dienst des europäischen Parlaments bestätigen eine sich seit Jahren abwärts drehenden Spirale für ArbeitnehmerInnen im Straßenverkehr, während die Anforderungen durch immer neue Ansprüche an Effizienz und Tempo der Logistik steigen.

Die Europäische Union versucht diesen Problemen durch die Überarbeitung mehrerer Gesetzestexte zu den Lenk- und Ruhezeiten, der Kabotage (Inlandsgüterverkehr durch ausländische Transportunternehmen) und Entsendung (Ein „entsandter Arbeitnehmer“ ist ein Arbeitnehmer, der von seinem Arbeitgeber in ein anderes EU-Land geschickt wird, um dort während eines begrenzten Zeitraums eine Dienstleistung zu erbringen) Herr zu werden.

Wie schwierig ein Kompromiss am Ende zu finden sein wird, zeigt sich, wenn man nur einige Fragen durchdenkt: Sind mobile TransportarbeiterInnen entsendete Arbeitskräfte, wenn sie in ihren LKWs oder Zügen die Grenze überfahren? Wie ist ein „gewöhnlicher Arbeitsort“ bei einem hochmobilen Beruf definiert? Welche Mindestlöhne sind für mobile ArbeiterInnen anzuwenden? Wer ist überhaupt verantwortlicher Arbeitgeber und zuständiges Rechtssystem, wenn über Subauftragskonstruktionen Aufträge grenzüberschreitend vergeben werden?

II. Hard Facts

Die EU-Kommission hat im Rahmen des Mobilitätspakets Vorschläge zur Überarbeitung für die Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr zentraler Gesetzestexte vorgelegt:

- Richtlinie 2006/22/EC zu Mindestanforderungen und Kontrollen im Straßengüterverkehr und spezifische Regeln für ArbeitnehmerInnen im Straßengüterverkehr in Bezug auf Entsende-Richtlinie und Durchsetzungs-Richtlinie (96/71/EC & 2014/67/EU): Bei Kontrollen (Straße oder Unternehmen) soll verpflichtend auch die Einhaltung der vorgeschriebenen Regeln zur Arbeitszeit und Entsendung geprüft werden, Verbesserung der administrativen Zusammenarbeit und des Datenaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten, Regeln für entsandte Arbeitskräfte gelten im internationalen Verkehr ab drei Tagen pro Monat, in der Kabotage ab Tag 1;
- Verordnung (EC) 561/2006 zu Fahrt- und Ruhezeiten für LKW-FahrerInnen und Verordnung (EU) 165/2014 zum Einsatz von Tachographen im Straßengüterverkehr: Ausweitung der Dokumentationspflicht für Tätigkeiten neben dem Fahren, Flexibilisierung des Durchrechnungszeitraums für verkürzte und reguläre Wochenruhezeiten innerhalb von vier Wochen, Verbot reguläre Wochenruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen - ArbeitgeberInnen müssen adäquate Unterkunft bereitstellen, Arbeitgeber müssen Rückkehr des/der FahrerIn an Heimatort mind. alle drei Wochen ermöglichen;
- Verordnung (EC) 1071/2009 zu Regeln für Gründung und Betrieb von Transportunternehmen und Verordnung (EC) 1072/2009 zu Regeln für Transportunternehmen im europäischen Verkehrsbinnenmarkt bzw. einem nationalen Binnenmarkt der nicht Sitz des Unternehmens ist: Möglichkeit Kriterien zur Gründung eines Transportunternehmens (good repute, financial standing, professional competence, stable establishment in a member state) auch auf leichte Nutzfahrzeuge auszuweiten, Klarstellung der Bestimmungen, um tatsächliche Aktivität in einem Mitgliedstaat festzustellen, Erweiterung der Liste von Verstößen, die zum Verlust des „good repute“ führen können (u.a. Umgehung nationaler Steuervorschriften, Verstoß gegen Arbeits- und Ruhezeiten), Wiedererlangung des „good repute“ frühestens nach einem Jahr, Kabotage innerhalb von fünf Tagen unbeschränkt möglich (bisher waren drei Kabotage-Operationen innerhalb von sieben Tagen erlaubt);

III. Unsere Ziele

- Wir sehen das Grundproblem der sich verschlechternden Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr nicht in den zugrundeliegenden EU-Regeln, sondern in mangelhafter und EU-weit nicht einheitlich durchgeführten Kontrollen bzw. der zu unterschiedlichen Auslegung von Regeln. Es braucht also EU-weit einheitliche und systematische Kontrollen, das muss durch die von uns SozialdemokratInnen geforderte Einrichtung einer EU-Agentur für den Straßenverkehr und einer Arbeits-Agentur begleitet werden.
- Gleichzeitig finden sich in den Überarbeitungsvorschlägen - neben guten Initiativen im Kampf gegen Briefkastenfirmen, Ausweitung auf leichte Nutzfahrzeuge, Verstoß gegen Arbeitszeitregelungen als schwere Verstöße - gefährliche Aufweichungen bestehender Regeln. Es scheint als ob die EU-Kommission zwar die richtige Problemanalyse anstellt, aber durch Legalisierung unlauterer Praxis, den Anspruch aufgibt, die Arbeitsbedingungen zu verbessern.

- Die Europa-SPÖ ist gegen die Liberalisierung der Regeln von Lenk- und Ruhezeiten, so würden die ohnehin immer höher werdenden Anforderungen an FahrerInnen noch zusätzlich verschärft
- Die Umrüstung der Flotten auf sog. „smart tachographs“ - ein wichtiges Instrument um eine lückenlose und grenzüberschreitende Kontrolle der Arbeits-, Entsende- und Kabotageregeln zu ermöglichen - muss viel schneller erfolgen. Technisch problemlos möglich fordern wir, dass neue Fahrzeuge und bestehende Flotten ab 2020 damit ausgestattet sind (bisher gilt eine Übergangsfrist für bestehende Flotten bis ins Jahr 2034)
- Die Europa-SPÖ steht gegen jede Aufweichung der Entsende-Richtlinie! ArbeitnehmerInnen, die eine Dienstleistung in einem anderen Mitgliedstaat erbringen müssen durch die Mindestanforderungen geschützt werden. Deshalb lehnen wir eine Ausnahmeregelung für den Transportbereich (wie auch für alle anderen Branchen) ab, es wäre der erste Schritt, um in vielen anderen Bereichen auch Ausnahmeregelungen zu etablieren und schlussendlich das Instrument der Entsendung zu schwächen. Wir sind für die Anwendung der Entsende-Richtlinie im Kabotage- und im internationalen Verkehr ab Tag 1.
- Kabotage als zeitlich begrenzte Maßnahme soll Leerfahrten am Rückweg von LKWs in ihr Heimatland vermeiden. Sie wird aber in wachsendem Ausmaß systematisch und in betrügerischer Absicht angewandt, um in nationalen Transportmärkten mit Arbeitskräften aus EU-Ländern mit niedrigeren Lohn- und Lebenskosten konkurrenzfähiger zu sein. Die Freigabe der Kabotage innerhalb von fünf Tagen - wie von der EU-Kommission angedacht - legalisiert diese unlautere Praxis und steht im Gegensatz zum ursprünglichen Gedanken.