



Dezember 2015
AK Positionspapier

Stellungnahme zum Entwurf aus 2015 einer Verordnung der Europäischen Kommission zur Ergänzung der Verordnung 1071/2009/EG betreffend die Klassifizierung schwerwiegender Verstöße gegen Unionsvorschriften im Straßenverkehr, die zum Verlust der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmern führen können und zur Abänderung des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG

Wir über uns

Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,4 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft.

Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.

Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 750.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,4 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Rudi Kaske
Präsident

Werner Muhm
Direktor

Die Position der AK im Einzelnen

Grundlage für den Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission (EK) ist die EG-Verordnung 1071/2009 (Art 6 Abs 2 lit b), die auch festlegt, dass Unternehmen mit schlechterer Bewertung hinsichtlich der Befolgung gesetzlicher Vorschriften gezielteren Kontrollen unterliegen sollen, als jene Unternehmen, die Vorschriften einhalten.

Im Verhältnis zur von der EK vorgeschlagenen Deliktsliste aus dem Jahr 2014, die vom Europäischen Parlament (EP) abgelehnt wurde, enthält der Vorschlag 2015 kaum nennenswerte Änderungen (siehe unten im Detail). Weiterhin ist in der Auflistung die Tendenz zu erkennen, bestimmte Delikte hinsichtlich ihrer Schweregrade milder zu beurteilen, um die Konsequenzen für Unternehmen (sie können bis zu einer Konzessionsentziehung führen) gering zu halten. Dies lässt sich speziell anhand der Tabelle für die Gruppe der Verstöße gegen die Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten, über das Kontrollgerät oder über die Arbeitszeit von Lenkerinnen (EG-Verordnungen 561/2006, 165/2014 und EG-Richtlinie 2002/15) erkennen, für die es diese Liste bereits in Form der EG-Richtlinie 2006/22 gibt, die bei mehreren Tatbeständen eine Bewertung als „sehr schwer“ vornimmt, während der gegenständliche Entwurf die gleichen Tatbestände nur unter „schwer“ einordnet; und dies obwohl sowohl für die EG-Richtlinie 2006/22 als auch für EG-Verordnung 1071/2009 für die Einordnung der Delikte in die höchste Kategorie dieselben Kriterien ausschlaggebend sind, nämlich das hohe Risiko von schweren Körperverletzungen oder Todesfällen (vgl Art 9 Abs

3 EG-Richtlinie 2006/22 und Art 6 Abs 2 Buchstabe b Unterbuchstabe ii EG-Verordnung 1071/2009). Durch die Abwertung der Schwere der Delikte und die Abmilderung der Konsequenzen für Unternehmen sind arbeitsrechtliche Standards gefährdet. Es ist zu befürchten, dass sich dies negativ auf die Verkehrssicherheit und auf die Wettbewerbsbedingungen auswirken wird.

Die Erläuterungen der EK zum nunmehr vorliegenden Entwurf behaupten, dass der Vorschlag in völliger Übereinstimmung („fully in line“) mit der EG-Verordnung 1071/2009 erstellt wurde und dass daher keine anderen Übertretungen berücksichtigt werden können, als jene, die zu schweren Verletzungen und zu Todesfällen führen können. Damit wird aber der überwiegende Teil der Zielsetzungen der gegenständlichen Verordnung übergangen. Laut den Erwägungen 1, 2, 6, 12 oder 22 sollen die Regelungen neben der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit vor allem den Zielen der **Herstellung eines fairen Wettbewerbs**, der **Verbesserung der Markttransparenz**, dem besseren Sozialschutz und der **Erreichung einheitlicher Kontrollstandards** dienen. In den Erwägungen 8,9, und 24 wird darauf Bezug genommen, dass für die Erreichung der genannten Ziele strenge Kriterien für die Zuverlässigkeit notwendig sind. Der EK-Vorschlag entspricht – außer beim Ziel „Straßenverkehrssicherheit“ – nicht all diesen weiteren Zielsetzungen.

Es ist festzustellen, dass in Erwägung 7 auf die Errichtung von nationalen Risikobewertungssystemen gemäß Art 9 der

EG-RL 2006/22 verwiesen wird. Durch den Vorschlag selbst gibt es jedoch massive Eingriffe in diese Bestimmung, sodass für die nationalen Risikobewertungssysteme – sollte der EK-Vorschlag angenommen werden – neue Bewertungskriterien geschaffen werden müssen, sie lassen sich unverändert nicht mehr anwenden.

In Erwägung 8 wird das Europäische Register der Straßentransportunternehmen (ERRU) erwähnt. Dazu ist anzumerken, dass im Programm „Refit“ der EK vom 19.5.2015 auf S 46 und 47 aufgezeigt wird, dass erst 12 MS ihre nationalen Register (NER), die Grundlage für das ERRU sein sollen, eingerichtet haben, obwohl die zugrunde liegende EG-VO 1071/2009 seit 4.12.2011 in Kraft steht. Erste, vordringlichste Aufgabe der EK wäre somit, auf die Umsetzung der EG-VO selbst zu dringen.

Am Ende des Verordnungsentwurfes wurde im EK-Ausschuss vom 30.10.2015 als Inkrafttretens-Datum der 1.1.2017 festgelegt.

In ihrer Stellungnahme aus dem Jahr 2014 hat die Bundesarbeitskammer (BAK) den damaligen EK-Entwurf abgelehnt, weil er den Zielsetzungen der Basisrechtsakte (insbesondere der EG-Verordnung 1071/2009) zuwiderläuft, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt, aber die EK auch ihre Kompetenzen überschreitet. Nachdem der gegenständliche Entwurf 2015 der EK gegenüber der Version des Vorjahres weitgehend unverändert ist, kann die BAK weiterhin nicht zustimmen.

Zu den einzelnen Deliktgruppen der Anhangs nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Gruppe 1: Verstöße gegen die EG-Verordnung 561/2006 (Lenk- und Ruhezeit):

Dieser Deliktskatalog wurde nur geringfügig geändert, ein Delikt Nr 34 (Art 10 (2)) wurde von der Kategorie SI (serious) in VSI (very serious) umgereiht, zu den Bestimmungen in Art 8 (6) und Art 8 (6a) wurden neue Verstöße aufgenommen. Art 8 (6) in Nr 28, Art 8 (6a) in Nr 30 – 32. In Bezug auf die Delikte Nr 30 – 32 nach Art 8 (6a) (12-Tage-Regel im grenzüberschreitenden Omnibusgelegenhetsverkehr) muss generell festgehalten werden, dass diese Bestimmungen in keinem MS überprüft werden können und den Kontrollorganen diesbezüglich keine Auswertungssoftware für die Fahrtenschreiber zur Verfügung steht. Übertretungen und Kategorisierung stehen daher nur auf dem Papier.

Gegenüber 2014 zusätzliche Kritik:

Die Kategorisierung ist neben der fehlenden Übereinstimmung der Liste mit jener von Anhang III der EG-RL 2006/22 inkonsistent. Selbst wenn nur – wie die EK argumentiert – die Vorgaben von Anhang IV der EG-VO 1071/2009 eingehalten werden sollen, fehlt hier ein entsprechendes Delikt in der MSI-Kategorie (most serious) bei „Unterbrechungen“ („Breaks“; siehe Nr 14 und 15). Generell ist aber ausdrücklich darauf zu verweisen, dass die überwiegende Anzahl der Delikte eine maximale Kategorie von VSI erreicht und keine MSI-Delikte vorgesehen sind.

Konsequenz (Beispiele):

1. Die tägliche Ruhezeit (Art 8 (2)) muss mindestens 9 h dauern; beträgt sie – laut Entwurf generell – weniger als 7 h, kann das maximal eine VSI-Kategorie sein; selbst wenn eine UnternehmerIn zB drei Tage hindurch keine Ru-

ruhezeit gewährt, führt das nie zu einem MSI-Delikt (Frage an die EK: weil dann noch immer keine Risiko einer schweren Verletzung oder eines Todesfalles besteht?)

2. Die wöchentliche Ruhezeit muss bei Güterbeförderungen spätestens nach 6 „24-Stunden-Einheiten“ eingelegt werden (Art 8 (6)). Werden diese 6 „24-Stunden-Einheiten“ um mehr als 12 h überschritten, wird das Delikt höchstens als VSI gewertet – selbst wenn die/der LenkerIn zB einen Monat ohne Wochenendruhe auskommen musste.

Es fehlt ein Delikt und dessen Kategorisierung nach Art 8 (8), wonach die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht in der Fahrerkabine verbracht werden darf.

Gruppe 2: Verstöße gegen die EG-Verordnung 165/2006 (Kontrollgerät):

Hier gibt es kaum Änderungen gegenüber dem vorjährigen Vorschlag. Inzwischen wurde jedoch auf die neue EG-VO 165/2014 Bezug genommen, die die EG-VO 3821/85 ersetzt hat. Die entsprechenden Artikeländerungen wurden hier vorgenommen, die aber Deliktsliste unverändert beibehalten. Bei zwei Delikten Nr 18 (Art 34 (3)) und Nr 20 (Art 34 (5)) wurden die Kategorien gegenüber der Deliktsliste von 2014 von SI auf VSI angehoben.

Kritik:

Beispielhaft kann nur darauf aufmerksam gemacht werden, dass Delikte nach den Bestimmungen in Art 3 (4) und Art 9 (7) bezüglich der Verpflichtungen der Unternehmen in Hinblick auf den intelligenten Fahrtenschreiber oder zu Art 22 (5) bezüglich Verpflichtungen der Unternehmen in Hinblick auf die Plombierung der Fahrtenschreiber fehlen.

Einige Delikte sind zu wenig streng eingestuft. Konsequenz (Beispiel):

Das Nichtaufbewahren von Aufzeichnungen wird nur als VSI eingestuft (Nr 12 und 13 zu Art 33(2)). Bei Manipulationen (vgl Delikt Nr 10 oder Nr 11 zu Art 32 (3), Kategorie MSI) ist es daher in Hinblick auf mögliche Betriebskontrollen viel geschickter, die Daten gleich zu vernichten als aufzubewahren – dann besteht wenigstens keine allzu große Gefahr für die Zuverlässigkeit.

Gruppe 3: Verstöße gegen die EG-Richtlinie 2002/15 (Arbeitszeit):

Hier gibt es keine Veränderungen. Auch hier tritt das Problem augenscheinlich zu Tage, dass die Delikte höchstens als VSI eingestuft werden. So gilt zB die Überschreitung der höchstmöglichen Arbeitszeit von 60 Stunden in der Woche um mehr als 10 Stunden (vgl Delikt Nr 4 zu Art 4) maximal als VSI. Das gilt dann also auch für eine wöchentliche Arbeitszeit von über 100 Stunden. Der offensichtlich zugrunde liegende Ansatz der EK, dass Übertretungen der „Sozialbestimmungen“ (in Realität sind sie nach AEUV überwiegend Verkehrsmaterie) niemals zu schweren Verletzungen oder Todesfällen führen können, ist einfach falsch.

Gruppe 4: Verstöße gegen die EG-Richtlinie 96/53 (Maße und Gewichte):

Hier gibt es keine Veränderungen. Sollte die EK argumentieren, dass ihr durch Anhang IV der EG-VO 1071/2009 die Hände gebunden sind, dann ist das nur die halbe Wahrheit. Z 7 von Anhang IV EG-VO 1071/2009 bezieht sich nur auf die zulässigen Gesamtmassen und nicht auch auf Längen und Breiten der Fahrzeuge.

Zu der EK-Argumentation ist generell festzustellen: In der EG-VO 1071/2009 Art 6 Abs 2 Buchstabe a wird – abgesehen von Erwägung 24 – auf den unsäglichen Anhang IV verwiesen. Es wird die Bestimmung von Art 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b präzisiert. Doch dort findet sich einerseits hinsichtlich der Aufzählung der Voraussetzungen an die Zuverlässigkeit das Wörtchen „**mindestens**“ und andererseits in der Aufzählung selbst wird durch das Wort „**insbesondere**“ der Beispielcharakter der Bereiche hervorgehoben. Die EK irrt daher, wenn sie feststellt, dass ihre Deliktsliste voll in Übereinstimmung mit der EG-VO steht und dass ihr die Hände gebunden sind, keine weiteren Delikte aufzunehmen oder sie als schwerer zu kategorisieren.

Gruppe 5: Verstöße gegen die EG-Richtlinie 2014/45 und 2014/47 (Inspektion):

Hier gibt es keine Veränderungen.

Gruppe 6: Verstöße gegen die EG-Richtlinie 92/6 (Geschwindigkeitsbegrenzer):

Die Änderung der gesetzlichen Basis von EG-Richtlinie 2002/85 auf EG-Richtlinie 92/6 ist ok, letztere Richtlinie ist die Basis-Richtlinie und wurde durch erste novelliert. Jedenfalls fehlen die Delikte „Geschwindigkeitsbegrenzer abschalten“, „Geschwindigkeitsbegrenzer falsch eingestellt“ und des „Brechen von Plomben“ – sie sollen durch die Verstöße der Gruppe 5 abgedeckt sein.

Gruppe 7: Verstöße gegen die EG-Richtlinie 2003/59 (Aus- und Weiterbildung für BerufsfahrerInnen):

Hier wurden die ersten zwei Delikte von SI auf VSI aufgestuft.

Gruppe 8: Verstöße gegen die EG-Richtlinie 2006/126 (Führerscheinrichtlinie):

Hier gibt es keine Veränderungen.

Gruppe 9: Verstöße gegen die EG-Richtlinie 2008/68 (Transport gefährlicher Güter):

Hier gibt es keine Veränderungen.

Verstöße gegen die EG-Verordnung 1071/2009 (Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers):

Nach wie vor keine Berücksichtigung dieser EG-VO, obwohl sie konkrete Anforderungen an Unternehmen stellt. Konkrete Beispiele finden sich im Entwurf der Liste der EK vom 10.10.2012: zB waren in der schwersten Kategorie eingereiht: „das Unternehmen verfügt über keine Räumlichkeiten mit den wichtigsten Unternehmensunterlagen“ (Art 5 Buchstabe a), „der Verkehrsleiter oder der Unternehmer erfüllen die Zuverlässigkeitsvoraussetzungen nicht“ (Art 6), „der Verkehrsleiter oder der Unternehmer erfüllen die Voraussetzungen der fachlichen Eignung nicht“ (Art 8), „der Unternehmer erfüllen die finanzielle Leistungsfähigkeit nicht“ (Art 7), „Fälschung der Jahresabschlüsse oder wichtiger Dokumente zum Beleg für die finanzielle Leistungsfähigkeit“ (Art 7) oder „der Unternehmer unterlässt die Verständigung der zuständigen Behörde von der Änderung wichtiger Daten innerhalb der vorgesehenen Frist“.

Gruppe 10: Verstöße gegen die EG-Verordnung 1072/2009 (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs):

Hier gibt es keine Veränderungen. Wenn seitens des EP gefordert wurde, Kabotagebestimmungen in den Deliktscatalog aufzunehmen, dann wäre hier die Grundlage. In der Erstversion der Liste vom 10.10.2012 war sie sehr wohl enthalten und sogar als VSI (damals die höchste Stufe) kategorisiert. Im damaligen Vorschlag gab es allein zur Kabotage 8 Delikte, folgende 4 waren als VSI eingestuft: „illegale Kabotage; mehr als 3 Beförderungen oder Überschreitung des Zeitrahmens von 7 Tagen“ (Art 8 (2)), „Kabotage erscheint legal, aber der Unternehmer kann mehr als drei der erforderlichen Unterlagen dafür nicht erbringen“ (Art 8 (3)), „die Durchführung der Kabotagebeförderungen stehen mit dem Beförderungsvertrag nicht im Einklang“ (Art 9 (1)) und „die Kabotagebeförderungen stehen mit den Bestimmungen über Maße und Gewichte im Aufnahme-MS nicht in Einklang“ (Art 9 (1)).

Gruppe 11: Verstöße gegen die EG-Verordnung 1073/2009 (Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt):

Hier gibt es lediglich eine kleine Veränderung: Delikt Nr 4 zu Art 19 wurde als SI neu aufgenommen.

Gruppe 12: Verstöße gegen die EG-Verordnung 1/2005 (Tiertransport):

Hier gibt es lediglich eine kleine Veränderung: Delikt Nr 4 zu Art 7 wurde zu SI abgestuft.

Anhang II:

Hier gibt es keine Veränderungen. Es gibt auch in der nunmehr vorliegenden Bestimmung keine Aussage zu den MSI-Delikten

ANHANG III:

Bis auf Änderung der Bezeichnung der EG-VO über das Kontrollgerät gibt es keine Änderung. Hier bleibt die massive Kritik an der Kompetenzüberschreitung der EK, die die BAK in ihrer Stellungnahme aus dem Jahr 2014 geäußert hat, aufrecht.

Für weitere Fragen steht Ihnen gerne

Richard Ruziczka

T: + 43 (0) 1 501 65 2423
richard.ruziczka@akwien.at

und

Gernot Fieber

(in unserem Brüsseler Büro)
T +32 (0) 2 230 62 54
gernot.fieber@akeuropa.eu

zur Verfügung.

Österreichische Bundesarbeitskammer

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54
F +32 (0) 2 230 29 73