



# Die letzten Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario im **EU-Kraftverkehrssektor**

Ein ETF-Vorschlag für die politisch Verantwortlichen



EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION



# Die letzten Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario im EU-Kraftverkehrssektor

---

Ein ETF-Vorschlag für die politisch Verantwortlichen

**Verfasser:** Europäische Transportarbeiter-Föderation

**Kontakt:** Cristina Tilling (road@etf-europe.org)

**Layout:** Saysouk graphic design

**Fotos:** © Fotolia-Adobe (Vorderseite) / © 123RF (Rückseite, 2. Foto) / © ETF (S. 19, 22, 24 und Rückseite)

*Alle Rechte vorbehalten, kein Teil dieser Veröffentlichung darf reproduziert, in einem Abrufsystem gespeichert oder übertragen werden mit irgendwelchen Mitteln, elektronisch, mechanisch, als Fotokopie oder anderweitig, ohne vorherige Zustimmung des Autors*



Galerie AGORA

Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11

1000 Brüssel – BELGIEN

Tel: +32 2 285 46 60 - Fax: +32 2 280 08 17

[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

**September 2015**

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) vertritt mehr als 3,5 Millionen Transportbeschäftigte aus 230 Transportgewerkschaften und 41 europäischen Ländern in folgenden Sektoren: Straßentransport, Eisenbahn, Seeverkehr, Binnenschifffahrt, zivile Luftfahrt, Häfen, Tourismus und Fischerei. Die ETF ist der anerkannte Sozialpartner in sieben Ausschüssen für den europäischen sektoralen sozialen Dialog, einschließlich des Ausschusses für Straßentransport.

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Der Kontext</b> .....	<b>3</b>
<hr/>	
<b>Bedürfnisse des EU-Güterkraftverkehrssektors</b> .....	<b>5</b>
<hr/>	
<b>Das Ziel dieses Dokumentes</b> .....	<b>5</b>
<hr/>	
<b>Der ETF-Vorschlag</b> .....	<b>6</b>
<hr/>	
<b>Aktion 1</b> .....	<b>10</b>
Unteraktion 1.1 .....	10
Unteraktion 1.2 .....	11
<hr/>	
<b>Aktion 2</b> .....	<b>14</b>
Unteraktion 2.1 .....	15
Unteraktion 2.2 .....	17
<hr/>	
<b>Aktion 3</b> .....	<b>18</b>
<hr/>	
<b>Aktion 4</b> .....	<b>20</b>
<hr/>	
<b>Aktion 5</b> .....	<b>21</b>
<hr/>	
<b>Schlußbetrachtungen</b> .....	<b>23</b>

## DER KONTEXT

**D**erzeit sind die am besten durchgesetzten EU-Rechtsvorschriften im EU-Güterkraftverkehrssektor die Regeln in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeit, den digitalen Fahrtenschreiber und in gewissem Umfang die Arbeitszeit. Das liegt größtenteils am Fahrtenschreiber selbst – ein technologisches Gerät für die automatische Aufzeichnung, sichere Speicherung und den Download von Daten zu Kontrollzwecken. Die Regeln über die zulässigen Höchstgewichte und -Maße sowie den technischen Zustand der Fahrzeuge werden auch halbwegs gut durchgesetzt.

Im Gegensatz dazu entsteht bei anderen EU-Verordnungen und Richtlinien der Eindruck, als würden die Durchsetzungsbehörden verzagen, wie etwa bei der Kabotage (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009), den Kriterien für die Zulassung als Kraftverkehrsunternehmer (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009), und bei den für Berufskraftfahrer geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen EU-Regeln, vor allem bei der Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie (Richtlinie 97/71/EG) sowie der Rom-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 593/2008). Der Hauptgrund dafür ist die fehlende Anpassung der existierenden Durchsetzungsinstrumente und -praktiken an diese Regeln.

Im Kraftverkehrssektor erhalten laut Verordnung über die *'Berufszulassung'* (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) nur regelkonforme Kraftverkehrsunternehmen Gemeinschaftslizenzen, mit denen sie in der EU arbeiten dürfen. Nach Erhalt der Lizenz wird die Konformität des Unternehmens überwacht und bewertet, um jederzeit zu bestimmen, ob es die erforderlichen Lizenzauflagen weiterhin erfüllt.

Zu diesem Zweck existieren rechtsverbindliche Durchsetzungsinstrumente. Die Mitgliedstaaten mussten Risikobeurteilungssysteme für Kraftverkehrsunternehmen einrichten, um einzelstaatliche elektronische Register (NER) anzulegen und diese mit dem Europäischen Register für Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) zu verknüpfen. Diese komplexe Durchsetzungsinfrastruktur soll den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten in folgenden Punkten erleichtern: 1) Mindestdaten über lizenzierte Unternehmen und 2) die Dokumentation ihrer Verstöße. Allerdings sind NER und ERRU derzeit nur für Lizenzvergabe-Behörden zugänglich, nicht aber für Durchsetzungsbehörden.

Durch die Konzentration sämtlicher Durchsetzungsmittel auf Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitregeln, den Fahrtenschreiber, usw. überwiegen diese Aspekte in den Berichten zur Konformität. Dabei spielen gerade die *Kriterien der Berufszulassung*, die Kabotage- sowie die Sozial- und Arbeitsregeln eine entscheidende Rolle für den lautereren Wettbewerb im Sektor. Diese Vorschriften werden aktuell aber kaum durchgesetzt und kontrolliert und sie sind auch nicht Bestandteil der erfassten Verstöße von Unternehmen. Gesetzesbrecher arbeiten also unverändert Seite an Seite mit regelkonformen Unternehmen, während Sozialdumping-Praktiken und Briefkastenfirmen weiter um sich greifen.

Im Lichte dieser Ausführungen könnte man zu dem Schluss kommen, dass die von den Mitgliedstaaten entwickelte Durchsetzungskapazität und -infrastruktur insgesamt ihr Ziel verfehlt.

Die Reaktionen auf diese Situation fallen extrem unterschiedlich aus. Viele fordern eine Klarstellung, eine Vereinfachung oder gar die Abschaffung der von ihnen als *'nicht durchsetzbar'* bezeichneten Regeln. Einige Mitgliedstaaten verabschiedeten Maßnahmen zur Bekämpfung der durch illegale Kabotage, Briefkastenfirmen und Sozialdumping verursachten Verzerrungen. Diese Initiativen unterstreichen die dringende Notwendigkeit koordinierter EU-weiter Maßnahmen, mit denen der wachsende unlautere Wettbewerb und die sozialen Probleme in dem Sektor effektiv behandelt werden.

Abgesehen von diesen Reaktionen und Antworten herrscht unter den Mitgliedstaaten, Sozialpartnern und anderen Akteuren das allgemeine Verständnis, das viel für den Sektor getan werden kann, indem man ganz einfach die Durchsetzung verstärkt. In dem politischen IRU-ETF-Szenario für die Revision des Straßenpaketes<sup>1</sup> kommt genau dieser Punkt zum Ausdruck.

---

<sup>1</sup> Vorschlag der sektoralen Sozialpartner mit Blick auf ein politisches Paket für die nächste Revision der EU-Verordnungen 1071/2009 über die Berufszulassung und 1072/2009 über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt, Februar 2013.

Zwei weitere Faktoren erklären das aktuell dürftige Durchsetzungsniveau im Kraftverkehrssektor:

- Der kritische Rückgang der Durchsetzungskapazitäten in der ganzen EU: In dem Bericht der Europäischen Kommission über die Umsetzung von Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit (Berichtszeitraum 2011-2012) ist von einem Rückgang des Durchsetzungspersonals um 75 % für alle Mitgliedstaaten die Rede, von 383.000 auf 96.000<sup>2</sup>;
- Die inakzeptablen Verspätungen einiger Mitgliedstaaten bei der vollständigen Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften, v.a. zur Vernetzung ihres jeweiligen elektronischen Registers mit ERRU<sup>3</sup> und zur Einführung von Risikobeurteilungssystemen<sup>4</sup> für Kraftverkehrsunternehmen.

***Verspätungen bei der Umsetzung einiger rechtsverbindlicher Durchsetzungsinstrumente / Laut Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 müssen die Mitgliedstaaten ihre einzelstaatlichen elektronischen Register für Kraftverkehrsunternehmen (NER) bis Dezember 2012 auf EU-Ebene mit ERRU vernetzen<sup>5</sup>, doch bis dato sind nur 20 verknüpft. Genauso schreibt Richtlinie 2006/22/EG den Mitgliedstaaten die Einführung von Risikobeurteilungssystemen für Kraftverkehrsunternehmen auf der Grundlage der Anzahl und des Schweregrads der Verstöße der einzelnen Unternehmen gegen eine Reihe von EU-Vorschriften vor. In der Praxis erfolgt dies durch eine Risikobeurteilung jedes einzelnen Unternehmens nach Maßgabe seiner Konformitätsgeschichte. Die Systeme der Risikobeurteilung hätten bis April 2007 eingeführt werden sollen. In Ermangelung einheitlicher EU-Auflagen für diese Systeme sind letztere nicht kompatibel und ergeben keine vergleichbaren Ergebnisse.***

Fazit: Es gibt umfangreiche Durchsetzungsinstrumente, doch leider sind sie weder einheitlich umgesetzt, noch vollständig den Bedürfnissen des Sektors angepasst. Der fehlende Zugriff der Durchsetzungsstellen auf die Register der Mitgliedstaaten und der schrittweise Rückgang der Durchsetzungskapazität machen alle Versuche zunichte, illegale Kobotage, das Phänomen der Briefkastenfirmen und Sozialdumping-Praktiken effektiv zu kontrollieren und aufzugreifen.

Die Europäische Kommission plant für 2016 eine Revision des Straßenpaketes, um die Sozial- und Wettbewerbsprobleme des Sektors aufzugreifen. Wie auch immer die gesetzlichen Änderungen aussehen mögen, sie müssen in der Praxis durchsetzbar sein. Wir gehen davon aus, dass die von der ETF in diesem Dokument vorgeschlagenen Durchsetzungslösungen auch im Kontext der Revision der EU-Rechtsvorschriften ihre Gültigkeit behalten, vorausgesetzt diese Lösungen decken sich mit den Absichten des Gesetzgebers: Den lautereren Wettbewerb wiederherzustellen und die Sozialbilanz auf dem EU-Güterkraftverkehrsmarkt zu verbessern.

<sup>2</sup> Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Bericht über die Umsetzung 2011-2012 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben“ (SWD(2014) 342 endg.).

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, Artikel 16.5.

<sup>4</sup> Richtlinie 2006/22/EG, Artikel 9.

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, Artikel 16.5.

# BEDÜRFNISSE DES EU-GÜTERKRAFTVERKEHRSSEKTORS

**D**er Sektor muss dringend seine Sozial- und Beschäftigungsbilanz aufbessern und den lautereren Wettbewerb zum Wohle aller Akteure wiederherstellen. Die Durchsetzung der Vorschriften zu Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit sowie zum Fahrtenstreifen reicht jedoch bei weitem nicht, um auf dieses Bedürfnis einzugehen. Ein weiterer Schritt muss unternommen werden, um effektiver gegen das Briefkasten-Phänomen, illegale Kabotage und unrechtmäßige Sozialpraktiken vorzugehen – die drei realen Faktoren, von denen der EU-Güterkraftverkehrsmarkt derzeit unterwandert wird.

Daher ist es von vitaler Bedeutung, dass die Konformitätsbilanz der Unternehmen eine ganzheitliche Bewertung und Überwachung ihrer Regelkonformität umfasst, einschließlich illegaler Kabotage, *Briefkastenfirma*-Status und Sozialdumping-Praktiken.

Und schließlich kommt es darauf an, dass die Mitgliedstaaten und die Europäischen Institutionen – insbesondere die Europäische Kommission – voll und ganz zu ihrer Verantwortung stehen, damit:

- Alle Mitgliedstaaten mit dem Europäischen Register für Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) verknüpft sind, und letzteres sein volles Potenzial entfaltet / gesetzliche Frist Dezember 2012;
- Alle Mitgliedstaaten funktionale, ähnliche und vergleichbare Risikobeurteilungssysteme besitzen / gesetzliche Frist April 2007;
- Alle Mitgliedstaaten gemäß Richtlinie 2006/22/EG ihre Kontrollquote erreichen (auf der Straße und am Unternehmensstandort).

## DAS ZIEL DIESES DOKUMENTES

**N**ach dem Dafürhalten der ETF bedeutet die fehlende richtige Durchsetzung keineswegs, dass Gesetze 'nicht durchsetzbar' sind. Die Durchsetzung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften – ob Kabotage, Berufszulassung oder EU-Sozial- und Arbeitsregeln – mag zwar irgendwie komplex erscheinen, ist aber sicherlich erreichbar.

Das Erreichen eines vollwertigen Durchsetzungsszenarios im Kraftverkehr ist nur eine Frage der letzten Konsequenz, vor allem in Anbetracht der beträchtlichen 'Infrastruktur', die bisher im Kraftverkehr eingeführt wurde.

Während man den aktuellen ordnungspolitischen Rahmen als gesunde Basis würdigen muss, soll dieses Dokument den europäischen und nationalen politischen Entscheidungsträgern auf den sprichwörtlich 'letzten Metern' als Richtschnur dienen, um die Durchsetzung mit Blick auf die Bekämpfung von unlauterem Wettbewerb und Sozialdumping in unserem Sektor zu ermöglichen und effektiv zu gestalten.

*Die für den Kraftverkehr geltenden EU-Regeln, eine gesunde Basis / Die Liberalisierung des EU-Güterkraftverkehrsmarktes begann 1992 mit dem internationalen Transport. Im Kontext des rasant wachsenden Handels und des Aufkommens der in Europa bewegten Güter und Fahrgäste kam dem Kraftverkehr eine vitale Bedeutung zu. Mit der schrittweisen Erweiterung des Binnenmarktes entwickelte sich auch der für den Kraftverkehr geltende ordnungspolitische EU-Rahmen als Garant für lauterer Wettbewerb, Gleichberechtigung und Arbeitsbedingungen des mobilen Personals, und es entstand zu guter Letzt auch ein Klima der Sicherheit für alle Straßenverkehrsteilnehmer. Heute verfügt der Sektor über eine gesunde Rechtsgrundlage, zu der u.a. folgende Texte gehören:*

- *Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 561/2006 bzw. Richtlinie 2002/15/EG), mit dem Ziel der Gewährleistung der **Sicherheit im Straßenverkehr, des lauterer Wettbewerbs sowie der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes von Berufskraftfahrern**;*
- *Auflagen und Kriterien - d.h. **tatsächliche und dauerhafte Niederlassung, Zuverlässigkeit, angemessene finanzielle Leistungskraft** – damit das Recht auf die Geschäftstätigkeit im Binnenmarkt, die so genannte Gemeinschaftslizenz, echten, regelkonformen Unternehmen erteilt wird bzw. nur diese sie besitzen, und keine Briefkastenfirmen mit einer ganzen Vorgeschichte von Verstößen (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009);*
- ***Obligatorische einzelstaatliche elektronische Register (NER)** für Unternehmen im Kraftverkehr sowie deren Vernetzung mit einem **Europäischen Register für Kraftverkehrsunternehmen (ERRU)** auf EU-Ebene. Dabei handelt es sich um nationale – bzw. europäische – Register, die einen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über lizenzierte Unternehmen sowie eine Überwachung der Einhaltung der EU-Regeln durch letztere ermöglichen. Dokumentierte Verstöße führen in letzter Konsequenz zum Verlust der 'Zuverlässigkeit' und folglich zum Entzug der Gemeinschaftslizenz;*
- *Eine **Liste mit Übertretungen** in Bezug auf eine Reihe straßenspezifischer Richtlinien und Verordnungen, die in die NER und ERRU eingetragen sind und nach deren Maßgabe die Zuverlässigkeit der Unternehmen überwacht und bewertet wird;*
- ***Kabotageregeln** (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009);*
- *Regeln für die Einrichtung von **Durchsetzungs- und Kontrollebenen**, sowie die Schaffung **nationaler Risikobeurteilungssysteme** zur Förderung gezielter Kontrollen von Kraftverkehrsunternehmen mit einer dürftigen dokumentierten Regelkonformität (Richtlinie 2006/22/EG);*
- *Regeln zur Festlegung der **geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen für die außerhalb ihres Heimatlandes arbeitenden Berufskraftfahrer**, vor allem die Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie (Richtlinie 96/71/EG) und die Rom-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 593/2008).*

## DER ETF-VORSCHLAG

**D**er ETF-Vorschlag beruht prinzipiell auf der **Ausdehnung der existierenden Durchsetzungspraktiken auf ein breiteres Spektrum von Gemeinschaftsvorschriften, vor allem die Kabotage, die Kriterien für die Berufszulassung sowie die für Berufskraftfahrer geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Regelungen**. Folgerichtig wird die Regelkonformität eines Unternehmens nicht länger nur anhand der Regeln bezüglich Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeit- sowie Fahrtenschreiber bewertet und überwacht, sondern gibt auch Aufschluss darüber, ob das Unternehmen echt ist oder nicht (Briefkasten-Phänomen), ob es Kabotage zeitweilig und vorschriftsmäßig durchführt, und ob es auf unrechtmäßige Sozialpraktiken zurückgreift oder nicht (betrügerische Beschäftigungs- und Entgeltstrukturen, Sozialbetrug, usw.).

Der ETF-Vorschlag **erfordert keine Abänderungen der existierenden EU-Regeln, sondern liefert vielmehr eine Reihe EU-weiter Maßnahmen, die mit der nötigen Dringlichkeit verabschiedet werden**

**können**, indem einige Entscheidungen der Europäischen Kommission nur marginal revidiert werden (d.h. Entscheidung der Kommission zu den Mindestauflagen für die in das einzelstaatliche elektronische Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugebenden Daten).

### **Kernelemente unseres Ansatzes**

Unser Ansatz baut in breitem Umfang auf der **Kooperation zwischen drei Durchsetzungsebenen** auf – Straßenkontrollen, Back-office und Unternehmenskontrollen – um die **elektronische Dokumentation über die Regelkonformität der Unternehmen** so vollständig und zutreffend wie möglich zu entwickeln. In praktischer Hinsicht bedeutet das:

- a. **Vergleich elektronischer Daten aus multiplen Quellen**, vor allem der Abgleich von punktuell bei Straßen- oder Unternehmenskontrollen erhaltenen Daten mit den vom Unternehmen in den NER, in ERRU und weiteren relevanten Datenbanken wie IMI<sup>6</sup> angegebenen Informationen;
- b. **Automatische Erkennung von Datenkonflikten und deren Speicherung in den NER, in ERRU und in den Risikobeurteilungssystemen als Teil der dokumentierten Regelkonformität von Unternehmen.**

Datenkonflikte spielen die Rolle eines **automatischen Frühwarnsignals** für Verstöße und verweisen auf die Notwendigkeit weitreichender, zielführender Kontrollen zur Klärung des Konformitätszustands eines Unternehmens, der nach diesen tiefgreifenden Kontrollen aktualisiert wird.

*Einzelstaatliche elektronische Register (NER) und Europäisches Register für Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) / Laut Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sind alle Mitgliedstaaten verpflichtet, NER einzurichten und diese auf der europäischen Ebene mit ERRU zu vernetzen, um Informationen über lizenzierte Unternehmen auszutauschen und gleichzeitig die Einhaltung der EU-Regeln durch letztere zu überwachen. Eine schlechte Regelkonformität führt in letzter Konsequenz zum Verlust der 'Zuverlässigkeit' und folglich zum Entzug der Gemeinschaftslizenz. NER und ERRU enthalten zwei Arten von wichtigen Informationen: 1) Mindestdaten über alle lizenzierten und im Binnenmarkt tätigen Transportunternehmen - diese Daten wurden in einer Entscheidung der Europäischen Kommission über „Mindestanforderungen für die in das einzelstaatliche elektronische Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugebenden Daten“ festgelegt; 2) erfasste Verstöße für jedes lizenzierte Unternehmen nach Maßgabe einer von der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten beschlossenen und vom Europäischen Parlament gebilligten Liste von Verstößen. ERRU sollte seit Dezember 2012 funktionstüchtig sein. Leider sind NER und ERRU derzeit alleine für die Lizenzvergabe-Behörden der Mitgliedstaaten, nicht aber deren Durchsetzungsstellen zugänglich.*

**Die Überprüfung der Daten anhand multipler Quellen steht auch im Zentrum des ETF-Vorschlags. Unternehmen müssen äußerst konsequent auftreten, um den Nachweis zu liefern, dass sie die für die richtige Funktionsweise des Sektors elementaren EU-Rechtsvorschriften respektieren.** Beispielsweise wird ein Durchsetzungsbeauftragter Daten aus folgenden Quellen vergleichen, um die Einhaltung der für die Berufskraftfahrer eines Unternehmens geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen zu prüfen: die durch das Unternehmen im einzelstaatlichen elektronischen Register und in ERRU eingetragenen Fahrerangaben, Fahrtenschreiberdaten, die vom Unternehmen eingereichte Voranmeldung der 'Entsendung'<sup>7</sup> und die in die IMI-Plattform eingegebenen Daten.

<sup>6</sup> IMI, das Binnenmarkt-Informationssystem, ist eine Plattform für die Verwaltungszusammenarbeit, auf der Mitgliedstaaten Informationen in vier Bereichen austauschen können, darunter die Entsendung von Arbeitnehmern.

<sup>7</sup> Siehe Anforderungen in Artikel 9 von Richtlinie 2014/67/EU über die Durchsetzung der Entsendung von Arbeitnehmern.

## Die zentralen Aktionen

Fünf Aktionen bilden das Kernstück des ETF-Vorschlags:

**Aktion 1 / Die Durchsetzungsdaten und die Technologie zusammenlegen – d.h. digitaler Fahrtenschreiber, 'Straßen- und Unternehmenskontrollen' im Wechsel – um vollständige und zutreffende elektronische Konformitätsberichte von Unternehmen zu entwickeln;**

**Aktion 2 / 'Integrierte Unternehmensdateien' einrichten, indem der Fokus von einem fragmentierten Kontrollansatz in Bezug auf Fahrzeug, Fahrer, Unternehmen als separate Elemente zu einem integrierten Ansatz verlagert wird, bei dem Fahrzeug und Fahrer untrennbar mit dem Unternehmen als Hauptorganisator der Transportaktivität und Verwender der Ressourcen verbunden sind;**

**Aktion 3 / Elektronische 'integrierte Konformitätsberichte' für jedes lizenzierte Unternehmen einrichten, indem Datenkonflikte, Kontrollen 'ohne Befund' und Risikobeurteilungen in die Konformitätsakte des Unternehmens eingetragen werden;**

**Aktion 4 / Den Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten den Echtzeit-Zugang zu NER, ERRU, Risikobeurteilungen und anderen relevanten Datenbanken der Mitgliedstaaten ermöglichen;**

**Aktion 5 / Vom Papierformat auf elektronische Dokumente umstellen und eine Speicherung aller Daten hinsichtlich der integrierten Fahrzeug-Fahrer-Unternehmens-Daten an Bord der Fahrzeuge und am Unternehmensstandort ermöglichen.**

Die fünf Aktionen sind eng miteinander verknüpft, und folglich wird ihre Gesamtwirkung durch eine 'Stückwerk'-Lösung beträchtlich geschmälert.

## Vorteile des ETF Vorschlags

**Die fünf Aktionen ermöglichen Kontrolle und Durchsetzung eines breiteren Spektrums der EU-Rechtsvorschriften, die für das reibungslose Funktionieren des Kraftverkehrs entscheidend sind**, vor allem: Aspekte in Bezug auf die *Berufszulassung*, Kobotageregeln und die für Berufskraftfahrer geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen, wenn sie außerhalb ihres Heimatlandes arbeiten.

## Der ETF-Vorschlag bedeutet keine Abänderungen der existierenden Gemeinschaftsregeln

Der ETF-Vorschlag setzt nur ein Mindestmaß an Anpassungen der Entscheidungen der Europäischen Kommission und der existierenden Durchsetzungsinstrumente voraus:

- Mindestergänzungen der obligatorischen Unternehmensinformation in den NER und in ERRU, was kleinere Veränderungen der Entscheidung der Europäischen Kommission über Mindestanforderungen für die in NER einzugebenden Daten bedeutet;
- Verabschiedung von Auflagen bezüglich der Risikobeurteilungssysteme, um deren Kompatibilität und Interoperabilität in den 28 EU-Mitgliedstaaten zu gewährleisten, was einen einfachen Austausch unter den Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten ermöglicht;
- Verknüpfung von NER und ERRU mit anderen relevanten Registern der Mitgliedstaaten wie IMI.

## Der ETF-Vorschlag optimiert die bereits existierenden Durchsetzungsinstrumente sowie die einschlägige Infrastruktur

Der Vorschlag beruht auf den bereits im Sektor verbreiteten Durchsetzungsinstrumenten, auf der Technologie und der Infrastruktur:

- die einzelstaatlichen elektronischen Register für Kraftverkehrsunternehmen (NER);
- das Europäische Register für Kraftverkehrsunternehmen (ERRU);
- das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI);
- die Risikobeurteilungssysteme;

- der digitale Fahrtenschreiber, seine Funktionen und die damit verbundene Durchsetzungsinfrastruktur;
- die EU-Rechtsvorschriften zum digitalen Fahrtenschreiber, zu den in die NER einzugebenden Mindestdaten, zur Funktionsweise von ERRU, zur Voranmeldung der Entsendung<sup>8</sup>, usw.

**Als Teil unseres Aktionspaketes enthält der Vorschlag Elemente bewährter Praktiken, die von einzelnen Mitgliedstaaten entwickelt wurden.**

*Das britische Beispiel: Verbindliche Erfassung der Fahrzeugkennzeichen kombiniert mit automatischer Nummernschild-Erkennung / Um nicht regelkonforme Unternehmen effektiver zu erfassen, ihre Verstöße zu ahnden und um die Sicherheit auf seinen vollen Straßen zu verbessern, hat das Vereinigte Königreich eine Technologie zur automatischen Nummernschild-Erkennung (ANPR) für gewerbliche Transportaktivitäten eingeführt. Genutzt wird diese Möglichkeit z.B. zur Ermittlung von Unternehmen ohne Lizenz, von nicht kontrollierten bzw. überladenen Lastwagen, usw. Bei der Umsetzung des Systems haben die britischen Durchsetzungsbehörden auf vorhandene Kameraüberwachungsnetzwerke zurückgegriffen, denen man diese neue Zweckbestimmung zugewiesen hat. Die straßenseitige Erkennung wird mit Dateneinträgen verschiedener Datenbanken abgeglichen. Wissenswert ist auch, dass das Vereinigte Königreich zu den Mitgliedstaaten zählt, die auf ihrem Hoheitsgebiet gemeldete Kraftverkehrsunternehmen verpflichten, die Kennzeichen aller von ihnen verwendeten Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Diese Informationen werden in das einzelstaatliche elektronische Register (NER) des Vereinigten Königreiches eingegeben. Abgesehen von der Tatsache, dass nicht regelkonforme Fahrzeuge ins Visier geraten (d.h. Gewichtsbeschränkungen, Sicherheitszustand des Fahrzeugs), wird das ANPR auch zur Entwicklung der Dokumentation über die Regelkonformität der Unternehmen beitragen, indem der Fuhrpark ständig geprüft wird. Mit dem ANPR können sich die britischen Durchsetzungsbeauftragten auf nicht regelkonforme Unternehmen konzentrieren. Dieses Beispiel macht unweigerlich deutlich, dass Mitgliedstaaten intelligente Durchsetzungssysteme entwickeln können, indem man dank leichter Anpassungen die bestehende Technologie und Infrastruktur als Grundlage nimmt, um auf die Bedürfnisse des Sektors und der Kontrolldienste einzugehen.*

Dieser Ansatz der ETF ermöglicht beträchtliche Fortschritte im Hinblick auf eine intelligente Durchsetzung und gezielte Kontrollen, wobei sich die Durchsetzungsbehörden auf nicht regelkonforme Unternehmen konzentrieren können, während sie gleichzeitig ständig Zugriff auf die Einträge der regelkonformen Unternehmen haben.

Die ETF-Lösungen werden letztlich einen Großteil des heutigen Verwaltungsaufwands von Durchsetzungsstellen, Unternehmen und Berufskraftfahrern hinsichtlich Bereitstellung und Speicherung von Daten, Handhabung von Nachweisen und Informationen bei Kontrollen abbauen, und den Kontrollen unter dem Strich zeitlich viel mehr Effektivität verleihen.

<sup>8</sup> Siehe Anforderungen in Artikel 9 von Richtlinie 2014/67/EU über die Durchsetzung der Entsendung von Arbeitnehmern.

# Aktion 1

## Die Durchsetzungsdaten und die Technologie zusammenlegen – d.h. digitaler Fahrten-schreiber, 'Straßen- und Unternehmenskontrollen' im Wechsel – um vollständige und zutreffende elektronische Konformitätsberichte von Unternehmen zu entwickeln

### 1.1. Ein dreifacher, stark verknüpfter Durchsetzungszyklus: straßenseitig, Back-Office, Unternehmenskontrollen

Mit dieser Aktion werden Straßenkontrollen zu einer *einmaligen* Sammelstelle der an Bord der Fahrzeuge befindlichen Informationen über Transportunternehmen, Fahrzeug und Fahrer – die so genannte integrierte 'Unternehmensdatei'. Nach ihrer Erfassung werden die Angaben an das Back-Office der Durchsetzungsbehörde des Mitgliedstaates übertragen, in dem die Straßenkontrolle stattfindet. Diese Behörde prüft die Genauigkeit anhand der vom Unternehmen angegebenen und in den NER, in ERRU und weiteren relevanten Datenzentren (z.B. IMI) der Mitgliedstaaten gespeicherten Daten. Jeder ermittelte Konflikt wird automatisch in den NER und in ERRU registriert, als *Frühwarnsignal* für Verstöße in die Risikobeurteilungen aufgenommen, und dem Mitgliedstaat mit der Niederlassung des Unternehmens mitgeteilt. Die Kommunikation zwischen den Back-Offices der Durchsetzungsstellen verschiedener Mitgliedstaaten wird genauso organisiert, wie es die Verordnung der Kommission über die Einrichtung gemeinsamer Regeln zur Vernetzung der NER<sup>9</sup> beschreibt. Auf der Grundlage der Anzahl ermittelter Konflikte und der Vorgeschichte der Regelkonformität eines Unternehmens werden die zuständigen Durchsetzungsbehörden – bei Bedarf – mit tiefgreifenden Kontrollen des Unternehmens fortfahren und seinen Konformitätsstatus anschließend gemäß der Ergebnisse aktualisieren.

Wissenswert ist, dass der Schwerpunkt der Straßenkontrollen nach Maßgabe dieser Aktion im Hinblick auf die tatsächlichen Kontrollaufgaben weiterhin auf den Aktivitäten des Fahrers, dem technischen Zustand des Fahrzeugs, Ladungssicherung usw. liegen wird. Was die Vorschriften angeht, die sich straßenseitig nicht effektiv überprüfen lassen – d.h. die tatsächliche Niederlassung des Unternehmens (das Briefkasten-Phänomen), und die für Kraftfahrer geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen EU-Bestimmungen – werden die Straßenkontrollbeamten die einschlägigen Daten nur herunterladen und zur Überprüfung der Regelkonformität an das Back-Office der Durchsetzungsbehörde weiterleiten. Die Back-Office-Rolle können die existierenden nationalen Kontaktpunkte<sup>10</sup> spielen.

**Die nationalen Kontaktpunkte / Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verpflichtet jeden Mitgliedstaat zur Benennung nationaler Kontaktpunkte für den Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten in allen Anwendungsaspekten dieser Verordnung, darunter auch Verstöße, Konformitätsstatus von Unternehmen, usw. Die nationalen Kontaktpunkte sollten seit Dezember 2011 startklar sein.**

<sup>9</sup> Verordnung der Kommission (EU) Nr. 1213/2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen.

<sup>10</sup> Siehe Artikel 18, Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

### Vorteile der Aktion

- Alle Durchsetzungsebenen tragen zur Entwicklung vollständiger und zutreffender Konformitätsberichte für Kraftverkehrsunternehmen als Teil von NER und ERRU bei;
- Straßenkontrollbeamten werden keine zusätzlichen Kontrollaufgaben übertragen, obschon Straßenkontrollen für diese Aktion eine zentrale Rolle spielen;
- Da die Auswertung der Angaben im Back-Office und die Ermittlung von Datenkonflikten automatisch erfolgen soll, wird die Aufgabe der jeweiligen Back-Office-Durchsetzungsstelle geringfügig sein;
- Durch die Aktion werden Nutzung und Nutzen der existierenden Register der Mitgliedstaaten optimiert: NER, ERRU, IMI, Risikobeurteilungssysteme.

### Existierende Ressourcen

- Elektronische Register der Mitgliedstaaten und der EU: NER, ERRU, IMI;
- Die nationalen Kontaktpunkte;
- Die Risikobeurteilungssysteme<sup>11</sup>;
- Die System der Straßenkontrollen/Unternehmenskontrollen und die durch Richtlinie 2006/22/EG festgelegten entsprechenden Quoten;
- EU-Rechtsvorschriften zu den in die NER einzugebenden Mindestdaten, zur Vernetzung der NER auf EU-Ebene und zur Funktionsweise von ERRU.

### Die zusätzlichen Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario umfassen:

- Einrichtung von Back-Office-Durchsetzungsstellen – diese Funktion kann den existierenden nationalen Kontaktpunkten übertragen werden;
- Echtzeit-Zugriff aller Durchsetzungsebenen – straßenseitig, am Standort des Unternehmens und in Back-Office-Einheiten – auf NER und ERRU;
- Verknüpfung und Interoperabilität zwischen NER, ERRU und anderen relevanten Registern der Mitgliedstaaten wie IMI.

## 1.2. Nutzung des intelligenten Fahrtenschreibers bei der Durchsetzung der Kabotageregeln und der für Berufskraftfahrer geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften

Eine neue Generation digitaler Fahrtenschreiber (der intelligente Fahrtenschreiber)<sup>12</sup> wird 2019 auf den Markt gebracht und für alle neu zugelassenen gewerblichen Fahrzeuge Vorschrift sein. Dieser intelligente Fahrtenschreiber wird 15 Jahre nach diesem Stichtag für alle im Rahmen der Fahrtenschreiber-Verordnung in der EU verkehrenden Nutzfahrzeuge obligatorisch sein<sup>13</sup>. Nach der Inbetriebnahme besteht eine der Funktionen des intelligenten Fahrtenschreibers darin, automatisch den genauen Standort des Fahrzeugs und des Fahrers beim Start und am Ende des Fahrerarbeitstages sowie nach allen drei Stunden kumulierter Lenkzeit aufzuzeichnen. Diese Information wird an Bord des Fahrzeugs und am Unternehmensstandort nach Maßgabe der EU-Vorschriften sicher gespeichert und kann demnach sowohl bei Straßenkontrollen als auch bei Unternehmensprüfungen heruntergeladen werden. Nach dem Dafürhalten der ETF wird diese besondere Fahrtenschreiber-Funktion entscheidend sein, um den Zeitraum zu kontrollieren, in dem Fahrzeug und Fahrer auf dem Gebiet eines bestimmten Mitgliedstaates verkehrten. Das wiederum ermöglicht die Kontrolle der Einhaltung der Kabotageregeln und die Klärung der Frage, welche einzelstaatlichen sozial- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen für den Fahrer gelten. Während die Einhaltung der Kabotageregeln bei Straßenkontrollen leicht überprüft werden kann, ist die Festlegung des so genannten 'anwendbaren Sozial- und Arbeitsrechtes' wesentlich komplexer. Das liegt an den derzeit genutzten undurchsichtigen Beschäftigungsverhältnissen (z.B. Fahrer eingestellt in Land A, mit einem Arbeitsvertrag in Land B, arbeitet von Land C aus, usw.) und am grenzüberschreitenden Charakter der Tätigkeit des Fahrers.

<sup>11</sup> Artikel 9, Richtlinie 2006/22/EG.

<sup>12</sup> Verordnung (EU) Nr. 165/2014.

<sup>13</sup> Verordnung (EU) Nr. 165/2014, Artikel 3.4.

**Die für Berufskraftfahrer bei der Ausübung ihrer Tätigkeit geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen / Das so genannte 'anwendbare Arbeits- und Sozialrecht' wird nach Maßgabe der Kriterien aus der Rom-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 593/2008) und der einschlägigen Rechtsprechung (EuGh-Urteilsspruch in der Rechtssache Koelzsch vom 15. März 2011) und in Zusammenhang mit der Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie (Richtlinie 96/71/EG) festgelegt. Diese beiden EU-Gesetzestexte gewährleisten unter bestimmten Voraussetzungen, dass ein Fahrer während der Arbeit außerhalb seines Heimatlandes von den arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen des Mitgliedstaates profitiert, auf dessen Gebiet seine Tätigkeit stattfindet. Das 'anwendbare Arbeits- und Sozialrecht' regelt Aspekte wie die Höhe des Fahrerentgelts, Arbeitsbedingungen und soziale Absicherung.**

Folgende Punkte ermöglichen eine korrekte Identifikation des für die Fahrer geltenden Sozial- und Arbeitsrechtes sowie eine korrekte Einschätzung, ob sich die Unternehmen daran halten: a) Übermittlung, Austausch und Auswertung von Daten zwischen den drei in Aktion 1 erwähnten Durchsetzungsebenen; b) verbindliche Aufnahme von Daten zu allen von einem Unternehmen beschäftigten Fahrern in die NER und in ERRU; c) Einführung einer vorherigen Meldepflicht für jeden entsandten Fahrer, wie Artikel 9 der Richtlinie 2014/67/EG vorschreibt; d) Downloads und Übermittlung der Fahrtenschreiber-Daten zum genauen Standort von Fahrer und Fahrzeug.

**Die drei Durchsetzungsebenen einsetzen, um die Einhaltung der für die Fahrer geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen durch die Unternehmen zu ermitteln / Bei Straßen- und Unternehmenskontrollen werden Fahrtenschreiber-Daten und vollständige Unternehmensdaten (Fahrer-Fahrzeug-Unternehmen) zu einem bestimmten Zeitpunkt gesammelt und an das Back-Office der Durchsetzungsstelle übertragen. Dort erfolgt ein 'Datenabgleich' mit: a) den vom Unternehmen in den NER und ERRU gemäß Aktion 2 dieses Dokumentes eingegebenen Fahrerdaten; b) der vom Unternehmen in Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 9, Richtlinie 2014/67/EU über die Durchsetzung der Entsendung von Arbeitnehmern eingereichten Voranmeldung der 'Entsendung'; c) den vom Unternehmen in IMI angegebenen Entsendebedingungen. Datenkonflikte werden automatisch in den NER und in ERRU registriert und als Frühwarnsignale für Verstöße gegen 'anwendbares Sozial- und Arbeitsrecht' in die Berichte zur Regelkonformität der Unternehmen aufgenommen. Je nach Anzahl der ermittelten Konflikte und der Konformitätsgeschichte der Unternehmen insgesamt beschließen die Durchsetzungsstellen über weiterführende Kontrollen. Die Dokumentation zur Regelkonformität der Unternehmen wird anhand der Erkenntnisse der weiteren Prüfungen aktualisiert.**

Zweifellos spielt der intelligente Fahrtenschreiber eine zentrale Rolle für diese Aktion, da er sichere und zutreffende Informationen über den genauen Standort von Fahrer und Fahrzeug liefert. Dennoch muss man keine 15 Jahre und noch länger auf die weitläufige Einführung der neuen Fahrtenschreiber-Generation warten, um mit der Durchsetzung und der Kontrolle von Aspekten des 'anwendbaren Sozial- und Arbeitsrechtes' zu beginnen. Dringende Maßnahmen zur Bekämpfung des Sozialbetrugs können schon jetzt ergriffen werden. Der ETF-Vorschlag ermöglicht bereits den Abgleich der Daten der vom Unternehmen beschäftigten Fahrer an Bord der Fahrzeuge und am Unternehmensstandort mit den Angaben des Unternehmens in den NER, in ERRU, IMI, und in der Voranmeldung.

### **Vorteile dieser Aktion**

- Die Aktion ermöglicht die Durchsetzung und Kontrolle der Kabotageregeln, und daher potenziell die Bekämpfung illegaler Kabotage und der dadurch verursachten Verzerrungen auf Inlandsmärkten;
- Die Aktion ermöglicht die Durchsetzung und Kontrolle des für Fahrer geltenden Sozial- und Arbeitsrechtes, wenn sie außerhalb ihres Heimatlandes arbeiten, womit Sozialdumping-Praktiken ein Ende bereitet werden kann, z.B. indem man Unternehmen ins Visier nimmt, die Sozialbeitragszahlungen umgehen und Fahrer nach den Lohn- und Arbeitsbedingungen ihres Herkunftslandes beschäftigen.

### **Existierende Ressourcen**

- Der digitale Fahrtenschreiber und seine Durchsetzungsinfrastruktur, d.h. sichere Datenspeicherung an Bord der Fahrzeuge und am Unternehmensstandort;
- Der ordnungspolitische EU-Rahmen für den digitalen Fahrtenschreiber und seine technischen Spezifikationen;
- Elektronische Register der Mitgliedstaaten und der EU: NER, ERRU, IMI;
- Die Risikobeurteilungssysteme;
- EU-Rechtsvorschriften zu den in die NER einzugebenden Mindestdaten, zur Vernetzung der NER auf EU-Ebene und zur Funktionsweise von ERRU;
- EU-Anforderungen und Kontrollmaßnahmen zur Arbeitnehmer-Entsendung, darunter die Voranmeldung einer Entsendung (Richtlinie 2014/67/EG, Artikel 9(a)).

### **Die zusätzlichen Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario umfassen**

- Kleinere Ergänzungen von NER und ERRU, v.a. Daten über die von den Unternehmen beschäftigten Fahrer;
- Verknüpfung und Interoperabilität von IMI mit den NER und ERRU;
- Erfüllung der Verpflichtungen durch die Mitgliedstaaten bezüglich der Umsetzung der Durchsetzungsrichtlinie der Arbeitnehmer-Entsendung (Richtlinie 2014/67/EG) und Einführung der Voranmeldung für Entsendungen im Kraftverkehrssektor.

## Aktion 2

**'Integrierte Unternehmensdateien' einrichten, indem der Fokus von einem fragmentierten Kontrollansatz in Bezug auf Fahrzeug, Fahrer, Unternehmen als separate Elemente zu einem integrierten Ansatz verlagert wird, bei dem Fahrzeug und Fahrer untrennbar mit dem Unternehmen als Hauptorganisator der Transportaktivität und Verwender der Ressourcen verbunden sind**

*Typischerweise steht ein Straßenkontrollbeamter bei Straßenkontrollen vor zusammenhanglosen Puzzleteilen. Grundsätzlich wird der Beamte ein in Land A zugelassenes Fahrzeug und einen in Land B gemeldeten Anhänger mit einer in Land C erteilten Gemeinschaftslizenz kontrollieren, während die Fahrerdokumente wahrscheinlich in den Ländern D, E und F ausgestellt wurden. Die Beschäftigungsverhältnisse des Fahrers machen die Gleichung nur noch komplexer.*

Aus dem obigen Beispiel geht hervor, dass Durchsetzungsbeamte heute in Bezug auf die Einhaltung der Rechtsvorschriften darauf beschränkt sind, getrennt über Fahrzeug (d.h. vorschriftsmäßige Dokumentation, technischer Zustand, Gewicht, Ladungssicherung), Fahrer (d.h. gültige Fahrerkarte, beruflicher Befähigungsnachweis, Fahrerlaubnis) und Unternehmen (mit oder ohne Lizenz) zu urteilen. Vor diesem Hintergrund schlägt die ETF eine Verlagerung von entkoppelten Fahrzeug-, Fahrer- und Unternehmensdaten zu einem integrierten Ansatz vor, der auf das Unternehmen als Hauptorganisator der Transportaktivität und Verwender von Ressourcen ausgerichtet ist. Demnach werden die NER und implizit auch das ERRU 'integrierte Unternehmensdateien' enthalten, die eine ganzheitliche Bewertung der Konformität eines Unternehmens zulassen, ebenso in Bezug auf seine Ressourcen und die Art und Weise, mit der letztere – Fahrzeug und Fahrer – eingesetzt werden. Das setzt die Ergänzung der Einträge des Unternehmens in den NER und in ERRU um drei obligatorische Zusatzelemente voraus<sup>14</sup>:

- Die Kennzeichen aller vom Unternehmen verwendeten Fahrzeuge;
- Informationen über die vom Unternehmen beschäftigten Fahrer, darunter: Name, Nationalität, Wohnsitzland, Führerscheinnummer und Gültigkeitsdauer, beruflicher Befähigungsnachweis, Mitgliedstaat der Registrierung des Arbeitsvertrages, Mitgliedstaat der Entrichtung der Sozialbeiträge und Sozialversicherungsnummer;
- Zusatzinformationen über den Verkehrsleiter, und genauer gesagt die früheren und aktuellen Kraftverkehrsunternehmen, für die der jeweilige Verkehrsleiter zuständig war bzw. ist.

Die obigen Daten müssen durch das Unternehmen bei der Beantragung der Gemeinschaftslizenz vom Mitgliedstaat seiner Niederlassung angegeben und in die NER und in ERRU eingepflegt werden, und sind Gegenstand rascher Aktualisierungen, sobald Änderungen auftreten.

<sup>14</sup> Entscheidung der Kommission über die Mindestanforderungen für die in die einzelstaatlichen elektronischen Register für Kraftverkehrsunternehmen einzugebenden Daten.

**Gemeinschaftslizenz** / Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sieht vor, dass Transportunternehmen, die außerhalb des Landes ihrer Niederlassung verkehren wollen, in dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung eine Gemeinschaftslizenz beantragen müssen. Zu diesem Zweck müssen sie gemäß der Auflistung in einer im Dezember 2009 von der Europäischen Kommission verabschiedeten Entscheidung<sup>15</sup> Mindestdaten bereitstellen. Diese Kraftverkehrsunternehmen können ihre Gemeinschaftslizenz solange behalten, wie sie den ordnungspolitischen EU-Rahmen für den Kraftverkehr einhalten. Zu diesem Zweck enthalten die NER und ERRU gleichermaßen eine Liste von Verstößen gegen 12 EU-Richtlinien und Verordnungen, die bei Wiederholungsfällen eines Unternehmens zum Verlust seiner Zuverlässigkeit führen.

## **2.1. Verbindliche Einträge in die NER und ERRU bezüglich der Fahrzeugkennzeichen, der vom Unternehmen beschäftigten Fahrer und der Verkehrsleiter**

**2.1.1. Obligatorische Angabe der Kennzeichen aller verwendeten Fahrzeuge** – Derzeit ist laut Mindestanforderungen für die in die einzelstaatlichen Register<sup>16</sup> einzugebenden Daten die Angabe der Fahrzeugkennzeichen eine Option. Daraus eine Verpflichtung zu machen, gäbe Durchsetzungsbeamten bessere Hinweise, z.B. über den tatsächlichen und echten Zustand der Unternehmen, und ermöglicht vor allem die einfache Ermittlung einer Reihe von Zuwiderhandlungen wie Tempoverstöße und Überladung, was die Vorauswahl der bei Straßenkontrollen zu überprüfenden Fahrzeuge erleichtert. Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wie zu hohe Geschwindigkeit und Überladung werden in Zusammenhang mit dem Betreiber-Unternehmen des Fahrzeugs sowie dessen Konformitätsvorgeschichte betrachtet und bewertet. So lässt sich vermeiden, dass der Fahrer für mögliche Mängel in der Arbeitsorganisation zur Rechenschaft gezogen wird, für die letztlich das Unternehmen verantwortlich ist. Zudem sollten die Mitgliedstaaten ernsthaft die Entwicklung automatischer Nummernschild-Erkennungssysteme erwägen, wie in dem britischen Beispiel weiter oben angedeutet.

**2.1.2. Verbindliche Informationen über die vom Unternehmen beschäftigten Fahrer** – Derzeit besteht keinerlei Verpflichtung für die Unternehmen, die eine Gemeinschaftslizenz beantragen oder bereits im Besitz selbiger sind, Daten über die von ihnen beschäftigten Fahrer zur Verfügung zu stellen. Eine große Anzahl der im Binnenmarkt verkehrenden Kraftverkehrsunternehmen nutzen undurchsichtige Beschäftigungsstrukturen, stellen Fahrer in Land A ein – üblicherweise Niedriglohn-Mitgliedstaaten – beschäftigen sie über Arbeitsverträge in Land B, lassen sie in Land C bzw. von dort aus arbeiten – üblicherweise ein Mitgliedstaat mit viel höheren Löhnen und besseren Bedingungen. Diese Beschäftigungspraktiken werfen mindestens zwei gravierende Probleme auf, die aktuell in der Branche weit verbreitet sind:

- Fahrer werden gemäß Lohnniveau und Bedingungen ihres Heimatlandes beschäftigt und nicht entsprechend des Landes ihrer Tätigkeit. Das verstößt gegen die Bestimmungen der Rom-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 593/2008) und die Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie (Richtlinie 96/71/EG);
- Sozialbeitragszahlungen werden vom Arbeitgeber leicht umgangen.

Vor diesem Hintergrund schlägt die ETF zur richtigen Bekämpfung dieser Situation vor, dass folgende *verbindliche Fahrerinformationen* in die NER und in ERRU aufgenommen werden: Fahrername, Nationalität, Wohnsitzland, Führerscheinnummer und Gültigkeitsdauer, beruflicher Befähigungsnachweis, Mitgliedstaat der Registrierung des Arbeitsvertrages, Mitgliedstaat der Sozialbeitragszahlungen und Sozialversicherungsnummer. Für die Bereitstellung dieser Informationen können Unternehmen leicht auf ihre Mitarbeiter-Datenbank zurückgreifen. Das setzt ein Maß an Transparenz voraus, mit dem Durchsetzungsbeamte nicht regelkonforme Unternehmen aufspüren und zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Verpflichtungen hinsichtlich Lohnniveau, Arbeitsbedingungen und Sozialbeiträgen veranlassen können.

<sup>15</sup> Idem

<sup>16</sup> Idem

**2.1.3. Verbindliche Zusatzinformationen über den Verkehrsleiter** – Die Liste der in die NER einzugebenden erforderlichen Mindestdaten umfasst bereits einen Abschnitt bezüglich des Verkehrsleiters. Das ist ein wichtiger Ausgangspunkt, verfehlt aber bedauerlicherweise die Fälle, in denen Briefkastenfirmen ihr Geschäft schließen und dann einfach unter anderem Namen und anderer Adresse wieder öffnen, um so ihre schlechte Vorgeschichte bei der Regelkonformität rein zu waschen. Diese Praktiken nutzen insbesondere Briefkastenfirmen, denen Untersuchungen oder Gerichtsverfahren drohen. Ohne tatsächliche Vermögenswerte und echte Betriebsstätten verfügen diese Unternehmen über ziemlich viel Flexibilität und Volatilität. Zur besseren Bekämpfung dieses anhaltenden Problems schlägt die ETF vor, dass in den NER und in ERRU unter dem Dateneingabefeld „Verkehrsleiter“ eine verbindliche namentliche Erwähnung aller früher und aktuell von einem Verkehrsleiter verwalteten Unternehmen aufgenommen wird. Dadurch ergeben sich weitere Möglichkeiten, um Praktiken wie der oben beschriebenen auf die Schliche zu kommen.

#### **Vorteile dieser Aktion**

- Die **'integrierte Unternehmensdatei'** ermöglicht die Durchsetzung und Kontrolle der Regelkonformität von Unternehmen in Bezug auf: Kriterien zur *Berufszulassung* (Briefkasten-Phänomen) sowie das für die Fahrer geltende Sozial- und Arbeitsrecht;
- Diese Aktion hilft bei der Entwicklung vollständiger und zutreffender Berichte über die Regelkonformität von Unternehmen;
- Diese Aktion ermöglicht den Durchsetzungsbehörden eine bessere Bewertung der allgemeinen Regelkonformität von Unternehmen;
- Diese Aktion macht die NER und ERRU für Durchsetzungszwecke einsatztauglich und optimiert daher ihre Verwendung;
- Die **verbindliche Eingabe der Kennzeichen aller von den Unternehmen verwendeten Fahrzeuge** in die NER und in ERRU leistet einen Beitrag zu gezielten Kontrollen und sorgt für eine Verknüpfung bestimmter Verstöße mit dem Konformitätsmuster des Kraftverkehrsunternehmens. Das Ergebnis: Eine bessere Durchsetzung der Straßenverkehrssicherheit und der Kriterien für die *Berufszulassung*;
- Die **verbindliche Eingabe von Informationen über die von Unternehmen beschäftigten Fahrer** in die NER und in ERRU ermöglicht eine bessere Durchsetzung des für die Fahrer geltenden Sozial- und Arbeitsrechtes, sowie bessere Rückschlüsse darüber, ob Unternehmen ihren Sozialbeitragsverpflichtungen nachkommen;
- Die **verbindliche namentliche Eingabe der früher und aktuell von Verkehrsleitern verwalteten Unternehmen** in die NER und in ERRU erschwert Unternehmen das Reinwaschen ihres gesetzeswidrigen Verhaltens. Dadurch gewinnen die Risikobeurteilungssysteme deutlich an Effektivität;
- Allgemein ermöglicht diese Aktion bessere Kontrollen von Briefkastenfirmen und gesetzeswidriger Sozial- und Beschäftigungspraktiken im Kraftverkehr.

#### **Existierende Ressourcen**

- Elektronische Register der Mitgliedstaaten und der EU: NER, ERRU, IMI;
- EU-Rechtsvorschriften zu den in die NER einzugebenden Mindestdaten, zur Verknüpfung der NER auf EU-Ebene und zur Funktionsweise von ERRU;
- Die Risikobeurteilungssysteme;
- Das bewährte Praxisbeispiel aus dem Vereinigten Königreich – verbindliche Meldung der Kennzeichen der vom Unternehmen verwendeten Fahrzeuge im Zusammenspiel mit der automatischen Kennzeichen-Erkennung.

### **Die zusätzlichen Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario umfassen**

- Minimale Ergänzungen von NER und ERRU, und damit leichte Abänderungen der Entscheidung der Europäischen Kommission über die in NER einzugebenden Daten;
- Anpassung von NER und ERRU an die Durchsetzungszwecke durch die Ergänzung um verbindliche Daten zu allen vom Unternehmen beschäftigten Fahrern, zu allen verwendeten Fahrzeugen und zu früher sowie aktuell von Verkehrsleitern verwalteten Unternehmen.

## **2.2. Die Voranmeldung entsandter Fahrer**

Artikel 9 der vor kurzem verabschiedeten Richtlinie über die Durchsetzung der Entsendung von Arbeitnehmern (Richtlinie 2014/67/EU) legt Anforderungen für die effektive Registrierung und Überwachung der Entsendung fest. Dies besteht aus „einer einfachen 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“, und beinhaltet die Identität des Dienstleistungserbringers, die voraussichtliche Zahl klar identifizierbarer entsandter Arbeitnehmer, die voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung, die Anschrift(en) des Arbeitsplatzes, die Art der die Entsendung begründenden Dienstleistungen. Es steht außer Frage, dass die Umsetzung von Artikel 9 der so genannten Durchsetzungsrichtlinie eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten ist. Der Kraftverkehr fällt in den Geltungsbereich dieser Anforderungen, und einige Mitgliedstaaten wie Belgien und Frankreich wenden sie bereits im Kraftverkehr an. Als Bestandteil des ETF-Vorschlags ist die Voranmeldung der Entsendung eine der Hauptdatenquellen für Vergleiche bei der Bewertung der Einhaltung des für Berufskraftfahrer geltenden Sozial- und Arbeitsrechtes durch die Unternehmen. Zu diesem Zweck sollten die Voranmeldungen zumindest für die Back-Office-Durchsetzungsstellen in Echtzeit zugänglich sein.

### **Vorteile dieser Aktion**

- Die Aktion ermöglicht eine bessere Kontrolle der Entsendung von Arbeitnehmern und eine bessere Überwachung der Konformitätsgeschichte der Unternehmen im Bereich des für Fahrer geltenden Sozial- und Arbeitsrechtes;
- Diese Aktion sorgt für Transparenz in den Beschäftigungsverhältnissen zwischen Unternehmen und Fahrer und gewährleistet, dass letzterer Anspruch auf Sozialleistungen und Zulagen erheben kann, d.h. soziale Sicherheit, usw.

### **Existierende Ressourcen**

- IMI;
- EU-Rechtsvorschriften zur Voranmeldung einer Entsendung.

### **Die zusätzlichen Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario umfassen**

- Erfüllung der Verpflichtungen durch die Mitgliedstaaten bezüglich der Umsetzung der Durchsetzungsrichtlinie der Arbeitnehmer-Entsendung (Richtlinie 2014/67/EG) und Einführung der Voranmeldung für Entsendungen im Kraftverkehrssektor;
- Verknüpfung und Interoperabilität von IMI mit den NER und ERRU.

# Aktion 3

## Elektronische 'integrierte Konformitätsberichte' für jedes lizenzierte Unternehmen einrichten, indem Datenkonflikte, Kontrollen 'ohne Befund' und Risikobeurteilungen in die Konformitätsakte des Unternehmens eingetragen werden

Derzeit sind die NER und ERRU die maßgeblichen einzelstaatlichen und europäischen Register für Kraftverkehrsunternehmen, in denen Daten über lizenzierte Unternehmen und Informationen über ihre Konformitätsvorgeschichte zusammengetragen werden, wobei sich letztere lediglich auf 'begangene Verstöße' bezieht. Das reicht vielleicht für die Lizenzvergabe-Behörden, an die sich die NER und ERRU derzeit ausschließlich richten. Die Öffnung dieser Register für Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten würde eine leichte Anpassung der beiden Register an die Durchsetzungszwecke voraussetzen.

Andererseits spielen die Risikobeurteilungssysteme der Mitgliedstaaten – laut Richtlinie 2006/22/EG Vorschrift – weiterhin eine Nebenrolle, und dies trotz ihres enormen Potenzials, zu intelligenten, gezielten Kontrollen von Unternehmen mit schlechten Risikobeurteilungen zu führen. Einer der Mängel der Risikobeurteilungssysteme ist ihre geringe EU-weite Kompatibilität, was Vergleiche ihrer Ergebnisse erschwert. Zudem verfügen die Mitgliedstaaten über unterschiedliche Ansätze bei der Bereitstellung von Risikobeurteilungen: Einige machen sie publik, während andere den Zugriff darauf verweigern. Diese Kohärenzmängel ließen sich beheben, wenn die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten einheitliche Auflagen für Risikobeurteilungssysteme nach dem Abbild der Entscheidungen der Europäischen Kommission über die einzelstaatlichen elektronischen Register und deren Vernetzung verabschiedeten.

Unter den jetzigen Voraussetzungen lassen sich vollständige, zutreffende und zuverlässige elektronische Berichte über Kraftverkehrsunternehmen also nicht bewerkstelligen. Dabei werden sie nicht nur zu Durchsetzungszwecken händierend benötigt, sondern im Grunde auch, damit die Mitgliedstaaten vor der Vergabe bzw. vor dem Entzug von Gemeinschaftslizenzen stichhaltige Bewertungen vornehmen können.

Vor diesem Hintergrund schlägt die ETF die Einrichtung **integrierter Konformitätsberichte für Kraftverkehrsunternehmen** als Bestandteil von NER und ERRU vor, wobei zusätzlich zu den aktuellen Einträgen über 'begangene Verstöße', folgende Elemente aufzunehmen sind:

- Ergebnislose Inspektionen, so genannte 'Inspektionen ohne Befund';
- Die bereits existierenden Risikobeurteilungen der Unternehmen;
- Datenkonflikte infolge eines Abgleichs der Ergebnisse von Straßen- und Unternehmenskontrollen mit den von den Unternehmen gemachten Angaben in den NER, in ERRU und anderen relevanten Registern der Mitgliedstaaten wie IMI.

### Vorteile der Aktion

- Die Aktion trägt zur Entwicklung vollständiger, zuverlässiger und zutreffender Konformitätsberichte über die Unternehmen bei;
- Die Aktion optimiert die Nutzung von NER, ERRU und Risikobeurteilungssystemen;
- Die Aktion fördert intelligente Durchsetzung und Kontrollen im Kraftverkehr.

### Existierende Ressourcen

- Die NER und ERRU;
- Bereits existierende Einträge in NER und ERRU zu 'begangenen Verstößen';
- Die Risikobeurteilungssysteme und die Risikobeurteilungen für Unternehmen;
- EU-Regeln bezüglich Handhabung und Inhalt von NER und ERRU, als Beispiel für eine effektive EU-Orientierung und -Koordination von Durchsetzungsinstrumenten.

### Die zusätzlichen Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario umfassen

- EU-Anforderungen für Risikobeurteilungssysteme, um deren Kompatibilität und Interoperabilität zu ermöglichen;
- Kleinere Ergänzungen in den NER und in ERRU, vor allem durch die Aufstockung ihres Abschnitts bezüglich 'Verstößen' mit Angaben zu Inspektionen 'ohne Befund', Risikobeurteilungen und den in diesem Dokument beschriebenen Datenkonflikten.



# Aktion 4

## Den Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten den Echtzeit-Zugang zu NER, ERRU, Risikobeurteilungen und anderen relevanten Datenbanken der Mitgliedstaaten ermöglichen

Die Entwicklung einzelstaatlicher elektronischer Register (NER) und deren Vernetzung auf EU-Ebene mittels ERRU erforderten beträchtliche Bemühungen und Investitionen seitens einzelner Mitgliedstaaten. Die NER und ERRU enthalten bereits durchsetzungskritische Informationen über Unternehmen, z.B. Einträge über begangene Verstöße, um ihre Zuverlässigkeit zu testen und ihre Konformitätsgeschichte zu überwachen. Wie allerdings bereits angemerkt wurde, ist der Zugriff auf NER und ERRU derzeit Lizenzvergabe-Behörden vorbehalten. Die ETF schlägt den vollständigen Echtzeit-Zugriff aller drei Durchsetzungsebenen – straßenseitig, Back-Office und am Unternehmensstandort – auf NER, ERRU, Risikobeurteilungen und alle anderen zur Überprüfung der Einhaltung der im Kraftverkehr geltenden EU-Regeln relevanten Register der Mitgliedstaaten vor. Dazu würde auch IMI zählen.

*IMI, das Binnenmarkt-Informationssystem ist eine Plattform für die Verwaltungszusammenarbeit, auf der Mitgliedstaaten Informationen in vier Bereichen austauschen können, darunter auch die Arbeitnehmer-Entsendung. Dementsprechend wird IMI zur Überprüfung der Beschäftigungsbedingungen der in einen bestimmten Mitgliedstaat entsandten Arbeitnehmer genutzt.*

### Vorteile der Aktion

- Die Aktion steigert die Effektivität der Durchsetzung und der Kontrollen im Kraftverkehr, und somit der Risikobeurteilungssysteme und der gezielten Kontrollen;
- Die Aktion ermöglicht Kontrollbeamten bei Straßen- und Unternehmenskontrollen, ihre Erkenntnisse mit der allgemein dokumentierten Regelkonformität eines Unternehmens in Zusammenhang zu bringen;
- Die Aktion ermöglicht eine rasche Auswertung und automatische Erkennung von Konflikten als Frühwarnsignale für Verstöße durch die Back-Office-Durchsetzungsstellen;
- Die Aktion optimiert Nutzung und Nutzen existierender Register: NER, ERRU, IMI.

### Existierende Ressourcen

- NER, ERRU, IMI;
- Die Risikobeurteilungssysteme;
- EU-Regeln bezüglich Inhalt und Vernetzung von NER und ERRU.

### Die zusätzlichen Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario umfassen

- Kleinere Änderungen der Einträge in die NER und in ERRU, um die beiden Register den Durchsetzungszwecken anzupassen, (Konsolidierung der Unternehmensdaten und der NER-Konformitätsabschnitte der Unternehmen wie in den Aktionen 2 und 3 weiter oben beschrieben);
- Für die vollständige Vernetzung und Interoperabilität der oben erwähnten Register sorgen.

# Aktion 5

## Vom Papierformat auf elektronische Dokumente umstellen und eine Speicherung aller Daten hinsichtlich der integrierten *Fahrzeug-Fahrer-Unternehmens-Daten* an Bord der Fahrzeuge und am Unternehmensstandort ermöglichen.

Derzeit sind nur einige der zu Durchsetzungszwecken erforderlichen Daten im Nicht-Papierformat verfügbar. Das trifft auf die Aufzeichnungen des digitalen Fahrtenschreibers zu, in denen Aspekte der Tätigkeiten des Fahrers dokumentiert werden. Zusätzlich gilt als Norm, dass die folgenden Unterlagen zu Kontrollzwecken im Papierformat an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden müssen (d.h. für Straßenkontrollen):

- Fahrzeugpapiere;
- Unternehmens- / Gemeinschaftslizenz;
- Fahrerlizenz / Führerschein, beruflicher Befähigungsnachweis;
- Fahrtätigkeiten / Frachtbrief CMR.

Die Koexistenz von digitalen Informationen und Papieraufzeichnungen im Kraftverkehr stellt den Sektor vor einige Probleme und lässt ihn in Zusammenhang mit seinem hochentwickelten Betriebsumfeld veraltet da stehen, vor allem gegenüber dem technologiegesteuerten Logistiksektor. Gleichermaßen fördert diese Mischung aus Papierformat und elektronischem Format eine hohe Fragmentierung der Unternehmensdokumentation. Unter dem Gesichtspunkt der Durchsetzung wird dadurch die Zuverlässigkeit von Daten oft in Frage gestellt, werden Einträge in die relevanten Register der Mitgliedstaaten (NER, ERRU, IMI) zeitaufwändig und Kontrollen letztlich ineffektiv.

Daher schlägt die ETF für alle Dokumente und Nachweisdaten zu Durchsetzungs- und Kontrollzwecken eine Verlagerung *vom Papier zum elektronischen Format* vor. Dies muss mit dem Ausbau der elektronischen Speicherkapazitäten an Bord der Fahrzeuge und am Unternehmensstandort einhergehen. An diesen beiden Stellen sollten sowohl die 'integrierte Unternehmensdatei' als auch die 'integrierte Dokumentation zur Regelkonformität' verfügbar und vollständig herunterladbar sein. Dies könnte beispielsweise erreicht werden, indem man Gemeinschaftslizenzen mit individuellen Codes vergibt, die in eine Download-Software eingescannt bzw. eingegeben werden müssten. In dem ETF-Vorschlag soll der Schwerpunkt nicht auf technischen Lösungen liegen, daher überlassen wir diese eher dem Ermessensspielraum der politisch Verantwortlichen.

Eine letzte Anmerkung zur weit verbreiteten Einführung elektronischer Frachtbriefe (CMR): Der elektronische Frachtbrief kann vielleicht eine zentrale Rolle bei der Durchsetzung verschiedener gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften spielen, einschließlich der Kabotage und des für Fahrer geltenden Sozial- und Arbeitsrechtes. Bislang haben bereits neun Mitgliedstaaten elektronische Frachtbriefe eingeführt<sup>17</sup>. Da jedoch 19 weitere übrig bleiben, muss sich dessen Effektivität erst noch herausstellen.

### Vorteile dieser Aktion

- Diese Aktion erleichtert die Dateneingabe und -aktualisierung in den NER, in ERRU und anderen relevanten Datenbanken wie IMI;
- Diese Aktion erleichtert den unverzüglichen Download, Transfer und die Auswertung von Daten im Kontext des weiter oben in Aktion 1 vorgeschlagenen dreifachen Durchsetzungszyklus;
- Diese Aktion wird mögliche Betrügereien mit Papierunterlagen unterbinden;
- Diese Aktion erleichtert Unternehmen, Fahrern und Durchsetzungsbeamten die Bewahrung und Handhabung von Nachweisen bei Kontrollen;
- Diese Aktion wird einen beträchtlichen Teil des Verwaltungsaufwands für die Unternehmen abschaffen, da letztere ihre administrativen Aufgaben online wahrnehmen würden, anstatt Papierunterlagen auszufüllen und bereitzustellen.

<sup>17</sup> „Digital Transport and Logistics Forum – background“.

### Existierende Ressourcen

- Der digitale Fahrtenschreiber als Beispiel für die Digitalisierung und ihre Vorteile bei der Durchsetzung im Kraftverkehr;
- Verwendete Download- und Auswertungsinstrumente hinsichtlich Fahrtenschreiber-Daten als Beleg dafür, dass die Digitalisierung in der Durchsetzung beim Kraftverkehr ein erreichbares Ziel darstellt.

### Die zusätzlichen Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario umfassen

- Die Umstellung von Papierunterlagen auf ein elektronisches Format;
- Lösungen an Bord der Fahrzeuge und am Unternehmensstandort, um die Speicherung von und den Zugriff auf die Daten *der integrierten Unternehmensdatei* im elektronischen Format zu ermöglichen, d.h. über die Einführung eines Gemeinschaftslizenz-Codes.



# SCHLUSSBETRACHTUNGEN

Zweifelsohne gibt es eine Vielzahl von Technologien und eine Fülle verfügbarer Daten im Kraftverkehr. Beispielsweise kommen seit langem Rückverfolgungssysteme zum Einsatz, damit die Unternehmen und ihre Kunden den genauen Standort von beförderten Waren und Personen nachvollziehen können. Genauso gibt es bereits in der einen oder anderen Form eine Dokumentation über beschäftigte Fahrer und Fahrzeuge an den Unternehmensstandorten.

Andererseits hat man viele Bemühungen und Ressourcen in den Sektor eingebracht, sowohl für dessen Regulierung als auch dessen Ausstattung mit Durchsetzungsinstrumenten (NER und ERRU).

Nun ist es an der Zeit, all diese Mittel und Ressourcen zusammenzuführen, um die Probleme des Sektors rasch aufzugreifen, insbesondere den unlauteren Wettbewerb und die gesetzeswidrigen Sozialpraktiken.

Vor kurzem hat sich die Europäische Kommission selbst ein Ziel gesteckt: Ein modernes Zeitalter im Kraftverkehrssektor einläuten. Dies würde auch der Durchsetzung und den Kontrollen dienen. Die neue Verordnung zum digitalen Fahrtenschreiber hätte einen guten Auftakt in diese Richtung markieren können, kann jedoch bis auf weiteres als vertane Chance betrachtet werden: Die Fernübermittlung von Daten und gezieltere Kontrollen werden EU-weit erst in 18 or 19 Jahren in Kraft treten, während der intelligente Fahrtenschreiber erst ungefähr zur gleichen Zeit für alle Nutzfahrzeuge Vorschrift sein wird.

Der ETF-Vorschlag unternimmt den Versuch, diese Lücken zu überbrücken, indem der Schwerpunkt auf einfachen Durchsetzungslösungen liegt, die unverzüglich implementiert werden können. Jetzt ist der nötige politische Wille erforderlich, um den Vorschlag in die Tat umzusetzen.

Mit dem Start des neuen Straßenpakets Ende 2016 werden weitere substanzielle Veränderungen des ordnungspolitischen EU-Rahmens für den Güterkraftverkehr erwartet. Daher vertraut die ETF auf die Durchsetzbarkeit dieser Veränderungen – unser Vorschlag wird sich ungeachtet der Natur dieser Veränderungen bewähren – und auf ihre Effektivität bei der Bekämpfung von Sozialdumping und unlauterem Wettbewerb. Um das zu erreichen, müssen in dem neuen Straßenpaket Fristen für die Umsetzung der Fahrtenschreiber-Regeln in den Vordergrund gestellt, die Kriterien für die Berufszulassung verschärft und die Grundsätze des auf Berufskraftfahrer anwendbaren Sozial- und Arbeitsrecht bekräftigt werden.







Galerie AGORA  
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11  
1000 Brüssel – BELGIEN  
Tel: +32 2 285 46 60 - Fax: +32 2 280 08 17  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)