

A decorative background consisting of a grid of grey dots of varying sizes, with several dots highlighted in red. The dots are arranged in a pattern that roughly outlines the shape of Europe.

»Wenn möglich, bitte wenden«

Schwierigkeiten und Notwendigkeiten, die Arbeitsbedingungen und Entlohnung von europäischen Lkw-Fahrern neu zu regeln

JAN BERGRATH
März 2018

- Mehr als ein Jahrzehnt der Ausflagung und des Wachstums osteuropäischer Lkw-Flotten haben die Arbeitsbedingungen aller Berufskraftfahrer in Europa nachhaltig beeinflusst. Die bedeutenden Frachtmärkte liegen in den westlichen Ländern der EU, aber die aggressivsten Frachtführer Europas sind inzwischen in Polen beheimatet, die größten Flotten kommen aus Ungarn und Litauen. Alle sind längst *»too big to fail«*.
- Von den täglich rund 800.000 schweren Lkw auf deutschen Straßen kommen über 40 Prozent aus Ländern Osteuropas, deren Fahrer verdienen ihr Geld in erster Linie über *»Spesen«*. Sie essen, trinken und schlafen über Wochen hinweg in ihren Fahrzeugen. Es mehren sich die Klagen gegen *»Sozialdumping«* und einen enormen Kostendruck in einer Branche, in der inzwischen qualifizierte Arbeitskräfte knapp werden und Verkehrsunfälle zunehmen.
- Ende 2017 hat der EUGH klargestellt, dass diese jahrzehntelange Praxis teilweise rechtswidrig ist. Im Februar 2018 hat die Deutsche Post ein Urteil, ob einem Fahrer aus Tschechien für bilaterale Transporte der deutsche Mindestlohn zusteht, verhindert und den Fahrer ausbezahlt. Aktuelle Versuche der Brüsseler Politik, einen für die Interessen von Ost und West tragfähigen Kompromiss zwischen *»Sozialdumping«*, *»Protektionismus«* und Fahrermangel zu finden, könnten sogar noch scheitern.
- Insgesamt sind auf Europas Straßen derzeit etwa sechs Millionen LKW ab 3,5 Tonnen unterwegs. Nach konservativer Schätzung entspricht dies einem Arbeitsmarkt von mindestens acht Millionen Fahrern allein im gewerblichen Gütertransport. 80 bis 85 Prozent der Transporte finden dabei im Regionalbereich statt. Bei deutschen Transportunternehmen sind heute ca. 555.000 Fahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Etwa jeder sechste stammt aus dem Ausland, überwiegend aus Osteuropa.

Der europäische Transportsektor hat sich seit der EU-Erweiterung 2004 grundsätzlich und nachhaltig umstrukturiert.

Die Frachtführer der großen nationalen Märkte des Westens haben sich immer mehr aus dem internationalen Fernverkehr mit eigenen Lkw zurückgezogen oder wickeln diese immer öfter mit in Osteuropa unter eigenem Namen zugelassenen Fahrzeugen ab. Niederländische Transporteure waren nach Stufe eins der EU-Osterweiterung 2004 die ersten, die sich in polnische Betriebe einkauften. Ehemalige osteuropäische Staatsspeditionen mit erheblichen Flotten wurden mit westlichem Kapital privatisiert.

Aber vor allem flaggten westeuropäische Speditionen sukzessive Teile ihrer Flotten oder gar komplette Fuhrparks in die osteuropäischen Länder aus, ab 2007 vor allem nach Rumänien und Bulgarien, die ärmsten Länder in Südosteuropa. Entweder sie gründeten dort tatsächliche Niederlassungen oder nur reine Briefkastenfirmer. Heute konkurrieren Ungarn und Litauen darum, wessen Speditionen die größten Lkw-Flotten in Europa bewegen, Polen ist der neue Marktführer bei der hoch umstrittenen »Kabotage«, d.h. dem Transport durch einen gebietsfremden Lkw in einem nationalen Frachtmarkt.

Bis heute sind sich EU-Politik, Verbände und Gewerkschaften uneins, ob Fahrer, die ihren tatsächlichen Wohnsitz und einen Arbeitsvertrag etwa in Rumänien haben, nach EU-Recht dort beschäftigt sind oder von dort entsendet wurden, wenn sie beispielsweise bei einer rein innerdeutschen Transportleistung von einem deutschen Auftraggeber für die Dauer der Tour beschäftigt werden. Nur eins ist sicher: Ausschreibungen für internationale Zuliefertransporte z.B. der deutschen Automobilindustrie sind real nur auf dem Kostenniveau der osteuropäischen Frachtführer möglich.

Erst im Jahr 2014, beginnend mit den Kontrollen eines einsamen belgischen Polizisten im Raum Lüttich, wurde sukzessive in vier westeuropäischen Ländern durch nationale Verbote klargestellt und auch durchgesetzt, *dass es bei allem Kostendruck dennoch verboten ist, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen.* Im Dezember 2017 stellte dann der Europäische Gerichtshof (EuGH) klar, dass es eigentlich schon seit 2006 verboten war.

Seit Mai 2017 versucht nun die EU durch ihre Verkehrs- und Beschäftigungskommission im Rahmen eines »Mobilitätspakets« einen neuen ordnungspolitischen Rahmen zu finden, um den Transport wieder »fairer« zu machen. Die Verhandlungen in Brüssel halten an, doch die Änderungsvorschläge kommen im Wochentakt. Die jahrelange Praxis hat bereits zu schweren Verwerfungen in den nationalen Frachtmärkten geführt, in der Gesamtheit der europäischen Gütertransporte über die Straße sind die heute durchaus systemrelevanten Unternehmen aus Osteuropa »*too big to fail*«. Und so wehren die sich mit dem Vorwurf des »Protektionismus« massiv gegen die Versuche, die Löhne ihrer Fahrer den nationalen Mindestbedingungen der Zielländer anzugleichen.

Auf der anderen Seite stehen die Vorwürfe des marktverzerrenden »Sozialdumpings« auf dem Rücken der Fahrer. Die Klage eines Fahrers aus Tschechien auf Anspruch auf den deutschen Mindestlohn für bilaterale Transporte im Auftrag der Deutschen Post wurde zwar im Februar 2018 außergerichtlich geklärt, aber sie verunsichert beide Seiten. Bei der Kompromissuche in Brüssel werden nun grundsätzlich sinnvolle Vorschläge der Kommission zu den Lenk- und Ruhezeiten derzeit mit, nach Meinung dieses Autors zum Teil haarsträubenden und praxisfremden Änderungsanträgen konfrontiert. Dabei gerät aus den Augen, dass wir zunehmend in Zeiten eines Mangels an qualifizierten Fahrern leben.

Marktverschiebungen, Kabotageleistungen und Fahrermangel: Fakten und Zahlen

In Europa sind nach Schätzungen der Erstaussatzer von Lkw mit digitalen Tachografen *rund sechs Millionen Nutzfahrzeuge* über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht unterwegs. Das entspricht einem Personalbedarf von *rund acht bis zehn Millionen Fahrern*. Allein in Deutschland sind 555.505 Fahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt, wobei der Anteil der Fahrerinnen bei 1,7 Prozent liegt. Der Anteil der Fahrer aus dem meist osteuropäischen Ausland, Stand 2016, liegt bei 15 Prozent.

Das Straßentransportgewerbe ist kleinteilig. Im gewerblichen Güterverkehr in Deutschland verfügen rund 45.000 Unternehmen über etwa 380.000 Fahrzeuge, lediglich zwei Prozent der Unternehmen haben 51 Fahrzeuge oder mehr.

Ähnliche Verhältnisse finden sich überall in Europa. Lediglich Waberer's aus Ungarn und Girtoka aus Litauen haben mittlerweile jeweils Flotten von mehr als 4.000 Lkw.

Ebenfalls erwähnt werden muss hier die rasant wachsende Sparte der im Volksmund so genannten »Polen-Sprinter«, die allerdings weitgehend unreguliert ist, sodass es keine gesicherten Zahlen gibt. Nicht zu vergessen sind schließlich die unzähligen Kleinbusse, mit denen vornehmlich Fahrer aus den mittel- und osteuropäischen Ländern zu den Standorten ihrer Lkw in Westeuropa gekarrt werden.

Im Januar dieses Jahres veröffentlichte der französische Branchenbeobachter Conseil National Routier (CNR) auf seiner Homepage eine Studie, wonach die Frachtführer aus Polen die Marktdominanz im internationalen Transport erreicht haben.

Die deutsche Mautstatistik belegt, dass der Anteil deutscher LKW an der gesamten Fahrleistung im Jahr 2017 noch 57,4 Prozent betrug. Wie viele Lkw im reinen Transitverkehr unterwegs sind lässt sich daraus nicht ableiten. Aber die größten Zuwächse haben Lkw aus Polen (Anteil 16,1 %), Tschechien (4,1 %), Rumänien (3,5 %), Niederlande (2,9 %), Ungarn (2,1 %), Litauen (2,1 %), Slowakei (1,8 %), Bulgarien (1,5 %) und Slowenien (1,3 %).

Besonderes Augenmerk verlangt inzwischen der Bereich der so genannten Kabotage. In ihrer ursprünglichen Form war diese eine sinnvolle Sache: wenn etwa ein Lkw aus Holland mit Gemüse in München leer wurde, konnte er von dort eine Ladung Bier nach Mannheim mitnehmen, um schließlich mit dreilagigem Klopapier in die Heimat zurückzufahren. Bisher ist Unternehmern aus dem Ausland pro Woche nur ein solcher Binnentransport innerhalb eines Landes erlaubt. Inzwischen aber nehmen immer mehr Transportleistungen die Sonderregelungen zur Kabotage in Anspruch. Laut CNR hat sich z. B. bei polnischen Frachtführern der Kabotage-Anteil binnen sieben Jahren verzehnfacht. Laut Bundesamt für Güterverkehr (BAG) *hat die Kabotageverkehrsleistung in Deutschland im Jahr 2016 (im Vergleich zu 2015) insgesamt um 30,8 Prozent zugenommen*. Sie entspricht damit einem Anteil von 5,8 Prozent an der gesamten Verkehrsleistung im deutschen Straßengüterverkehr. Davon ausgenommen sind allerdings noch die Vor- und Nachläufe von Ladeeinheiten im Kombinierten

Verkehr, wenn diese aus dem Ausland kommen oder dorthin gehen. Der mögliche Anteil illegaler Kabotage kann mangels effektiver Kontrollen noch nicht einmal geschätzt werden.

In der aktuellen Debatte weitgehend vernachlässigt wird aber ein *inzwischen zunehmender Mangel an qualifizierten Fahrern*. Allein in Deutschland sollen laut Verbandsangaben derzeit zwischen 35.000 und 45.000 Fahrer fehlen, altersbedingt scheiden im Jahr etwa 25.000 aus dem Beruf aus, nur etwa 20.000 rücken über die dreijährige Ausbildung oder staatlich geförderte Umschulungen nach. Wie viele von diesen im Beruf bleiben ist nicht bekannt. Das Thema betrifft alle EU-Länder. Aktuelle Prognosen, die ein weiteres Marktwachstum im zweistelligen Bereich vorhersagen, sind unter diesen Bedingungen schlicht Makulatur. Sollten die in Brüssel nun geplanten Maßnahmen durchgesetzt werden, hätte dies zudem zwangsläufig gravierende Auswirkungen auf die bestehenden logistischen Ketten.

Der Fahrermangel führt nicht nur zu mehr Fluktuation, es steigen, wenn auch langsam, die Löhne, der Preisdruck sowie insbesondere die Arbeitsbelastung der verbliebenen Fahrer, oftmals über das in Deutschland tarifvertraglich erlaubte Maß von 244 Stunden im Monat (inclusive zu bezahlender Bereitschaftszeit) hinaus. Zudem sorgt ein akuter Fahrermangel auch in Polen etwa dafür, dass dort immer öfter Fahrer aus der Ukraine ans Steuer kommen. Hier kommt hinzu: Je weiter weg von der Familie, je länger sind diese Fahrer am Stück im Lkw unterwegs.

Parkplatzübernachtungen, Arbeitsbedingungen und drohende soziale Verwahrlosung von Fahrern

Die Osterweiterung hat gerade das Transitland Deutschland regelrecht überrollt: es fehlen – für die Fahrer aller Nationalitäten – vor allem ab den Abendstunden die nötigen Parkplätze. Die Rede ist von *bis zu 14.000 fehlenden, geeigneten Stellflächen* allein in Deutschland. Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur führt zu Baustellen und regelmäßigen Staus, die wiederum die Hauptursache dafür sind, dass unter engen Terminvorgaben stehende, von der Arbeit ermüdete und immer öfter abgelenkte Fahrer in ein Stauende rasen. Seit drei Jahren sind es etwa ein bis drei Vorfälle dieser Art pro Werktag vor allem auf den Transitachsen. *2017 ist der Zahl der getöteten Lkw-Fahrer um 24,2 Prozent gestiegen*.

Das vielleicht größte Problem sind die Arbeitsbedingungen der Fahrer, die *zwischen drei Wochen und zwei Monaten am Stück auf Tour* sind und vor allem an den Wochenenden fern der Heimat die Zeit totschlagen. Nach Polizei- und Medienberichten häufen sich allein in Deutschland die Vorfälle und Unfälle mit alkoholisierten Fahrern aus Osteuropa.

Im Jahr 2017 hat die Autobahnpolizei im Raum Lüttich bei rund 300 Kontrollen an einem Sonntag 107 Verstöße gegen die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit festgestellt und geahndet – und das, obwohl viele osteuropäische Fahrer Belgien längst großräumig meiden. Die deutschen Sonntagskontrollen erfolgen nach anderen Methoden. Dies könnte erklären, weshalb das zuständige BAG zwischen September 2017 und Januar 2018 bei 2.485 Fahrzeugen nur 53 Beanstandungen von Ruhezeiten protokollierte.

Aber für eine konsequente Durchsetzung der Ruhezeitverbote im Lkw mangelt es in Deutschland auch an den »geeigneten Schlafmöglichkeiten«, also den entsprechenden Hotels oder Motels am Wegesrand. In ihrer »Not« etablieren große belgische, dänische, deutsche und vor allem niederländische Transportunternehmen

Massenunterkünfte in Containern oder Lagerräumen, die, zumindest vorerst, den gesetzlichen Anforderungen Genüge tun, die Stimmung in der mobilen Belegschaft aber auf einen Tiefpunkt bringen.

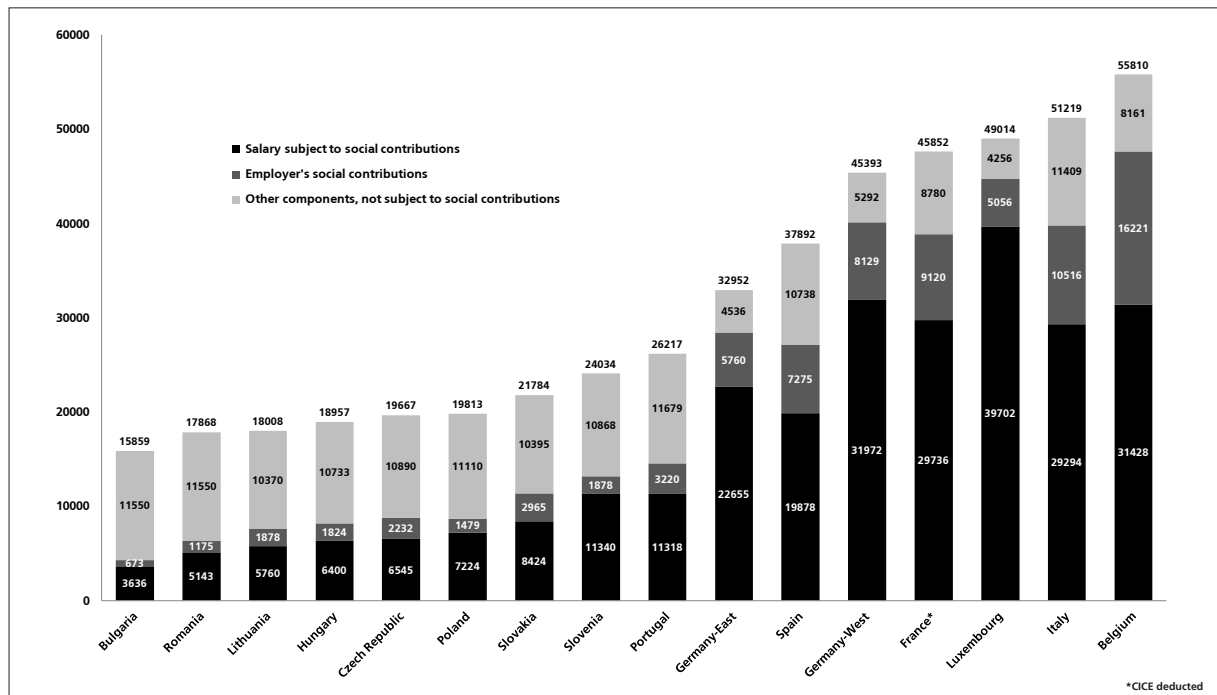
Wettbewerbskosten der Unternehmen und Nettoeinkommen der Fahrer im Vergleich – Die Crux mit dem »Sozialdumping« und den Kontrollen

Ebenfalls der CNR zu verdanken ist eine Studie aus dem Jahr 2016 über die tatsächlichen Wettbewerbskosten für Transportunternehmen der EU-Mitgliedsstaaten.

Die Grafik zeigt die jährlichen Lohnkosten, die Abgaben für die Sozialversicherungen und die im Durchschnitt gezahlten Spesen. Am unteren Ende der Tabelle liegen Bulgarien und Rumänien, am oberen Ende Luxemburg und Belgien. Deutschland, aufgeteilt in Ost- und West, liegt im oberen Drittel.

Eine *Beispielrechnung* macht den wesentlichen Konfliktpunkt deutlich: In Rumänien liegt der staatliche Mindestlohn derzeit bei 422 Euro. Das sozialversicherungspflicht-

Figure 1: Composition of yearly total cost of an international driver for a transport company in 2016



Quelle: CNR European Studies.

tige Einkommen von Fahrern liegt laut CNR nur knapp darüber. Nur auf dieser Basis aber werden die fälligen Sozialabgaben berechnet! Zusätzlich erhält ein rumänischer Fahrer im internationalen Fernverkehr bis zu 65 Euro Spesen für jeden Tag, den er im Lkw unterwegs ist. Das übliche Arbeitszeitmodell für Fahrer aus Rumänien und Bulgarien liegt derzeit bei sechs Wochen auf Tour, zwei Wochen Urlaub daheim. Auf zwei Arbeitsmonate umgerechnet bedeutet das für die Fahrer zwischen 1.700 und 1.800 Euro netto im Monat.

Im Baltikum und weiter hin zum Westen steigen diese Nettobezüge auf bis zu 2.000 Euro im Monat. Der statistische Durchschnittsverdienst *eines west-deutschen Fahrers liegt im Vergleich Netto auch nur zwischen 1.800 und 2.000 Euro.*

Der wesentliche Unterschied liegt in den effektiven Kosten für das Unternehmen. In den genannten osteuropäischen Ländern liegen diese nur unwesentlich über den Nettoeinkommen der Fahrer. Zum Vergleich kostet ein Fahrer in Westdeutschland, der etwa 2.600 Euro brutto verdient plus 12 oder 24 Euro Spesen bekommt, seinen Unternehmer mindestens rund 4.000 Euro im Monat. Daraus ergibt sich ein Kostenvorteil von gut 24.000 Euro pro Jahr für den Unternehmer aus Osteuropa – oder die dortige Niederlassung eines deutschen Frachtführers. Kosten für Krankheitsausfall oder Urlaubstage vergrößern diesen Abstand noch.

Faktisch akzeptiert der deutsche Zoll bei Kontrollen derzeit, dass *Teile der gezahlten Spesen der osteuropäischen Fahrer in Deutschland dann auf den Mindestlohn angerechnet werden können*, wenn der geringere Teil für die eigene Verpflegung aufgewendet wird. So sind die Einkommen attraktiv. Die Crux der aktuellen Debatte: für westeuropäische Gewerkschafter und Unternehmensverbände sind das Dumpinglöhne. Fahrer aus Rumänien verdienen aber zum Teil deutlich mehr als etwa Lehrer oder Industriearbeiter. Seriöse Frachtführer zahlen zudem bereits Beiträge in eine private Krankenversicherung ein, da das staatliche Gesundheitswesen zu kollabieren droht.

Die Klage des Fahrers eines Frachtführers aus Tschechien vom Februar 2018, der im Auftrag der Deutschen Post bilaterale Transporte nach Österreich durchgeführt hat, wurde zwar noch abgewendet, weil sich die Post außergerichtlich geeinigt hat. Sie könnte dennoch das »Spesenmodell« der osteuropäischen Transportunternehmen

in Gefahr bringen. Dazu bedarf es allerdings einer Mehrheit in Brüssel. Der tschechische Verkehrsminister hat sich dort bereits beklagt.

Aus den Verhandlungen in Brüssel zum Thema Entsendung von Lkw-Fahrern ist derzeit zu vernehmen, dass jegliche Spesenzahlungen, deren Zweck nicht nachvollziehbar ist, nicht mehr auf den Lohn anrechenbar sein sollen. Dadurch will man sozusagen die Beweislast umkehren und die Entsendestaaten und Arbeitgeber in diesen Staaten dazu zwingen, sich bezüglich der Zwecke der Spesenzahlungen eindeutig zu positionieren. Ob sich das in den anstehenden Verhandlungen zum Mobilitätspaket durchsetzen lässt, ist derzeit nicht sicher.

Das Mobilitätspaket, die Änderungsvorschläge des Parlaments und ihre praktische Bedeutung

Die Europäische Union ist in erster Linie immer noch eine Wirtschaftsgemeinschaft mit den vier Säulen des freien Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs. Sie kann Richtlinien und Verordnungen erlassen, hat aber keinen direkten Eingriff etwa in die sozialen Systeme der Mitgliedstaaten. Im Zuge der Verhandlungen zum Mobilitätspaket zur Entsendung von Arbeitnehmern_innen meist aus Mittel- und Osteuropa in den Westen haben das Europäische Parlament, die EU-Kommission und der Rat der EU bei den Verhandlungen über die Überarbeitung der Entsenderichtlinie immerhin erreicht, dass das Ziel »Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort« in greifbare Nähe rückt. Allerdings ist der ganze Komplex des Transports weiter ausgeklammert und soll später in einem »lex specialis« mit den geplanten Änderungen zu den Sozialvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten gekoppelt werden. Der derzeitige Vorschlag der EU-Kommission sieht dann u. a. eine unbegrenzte Anzahl von Kabotagetransporten binnen fünf Tagen vor – bei einer gleichzeitigen Entrichtung der nationalen Mindestlöhne an die Fahrer. Vorerst soll dazu allerdings erst geregelt werden, wie lange Fahrer in Zukunft im Lkw unterwegs sein dürfen und wo sie übernachten sollen.

Es ist ein komplexer Versuch, die Fehler der Vergangenheit wieder zu korrigieren. Parallel zur zweiten Stufe der Osterweiterung folgten die fast zeitgleiche Einführung des digitalen Tachografen und die Verordnung EG 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten. Auf Wunsch der internationalen Paketdienste wurden damals Fahrzeuge

von 2,8 bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgelassen. Diese »Polen-Sprinter« sollen nun mit einbezogen werden und ebenfalls einen digitalen Tacho bekommen. Derzeit wächst diese Sparte in einem quasi gesetzlosen Raum: Jedermann kann ohne besondere Hürden solche Fahrzeuge einsetzen, sämtliche Kabotage-Vorschriften gelten nicht und arbeitszeitseitig gelten auch nur die allgemeinen Regelungen für abhängig beschäftigte Fahrer. Insbesondere gibt es hier keine Mitführpflicht für Arbeitszeitnachweise. Für die selbstständigen Fahrer gelten nicht einmal gesetzliche Vorschriften in Sachen Arbeitszeit. Vom Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen, sind sie erst gar nicht betroffen.

Lange fiel es kaum jemandem auf, dass der Artikel 8 Absatz 8 der VO (EG) 561/2006 damals wohl mit Absicht unkonkret formuliert wurde und es im Prinzip nur erlaubte, die tägliche und die »reduzierte« wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen. Das war bereits ein Kompromiss zwischen Kommission und Parlament. In dem von der Kommission 2001 eingebrachten, ursprünglichen Entwurf hatten die Fahrer neben den täglichen auch die reduzierte und die regelmäßige wöchentlichen Ruhezeiten im Lkw verbringen dürfen.

Laut aktuellem Kommissionsvorschlag nun sollen die Fahrer die Möglichkeit bekommen, innerhalb von vier Kalenderwochen zwei verkürzte Wochenruhezeiten (hintereinander) einlegen zu können, die weiterhin legal im Fahrzeug verbracht werden dürfen. Denn streng genommen gilt eine »reduzierte« wöchentliche Ruhezeit erst mit der 45ten Stunde als »regelmäßige wöchentliche Ruhezeit.

Damit würde die Möglichkeit eröffnet, die Drei-Wochen-Rhythmen der osteuropäischen Fahrer aufrechtzuerhalten – unter der absolut klaren Bedingung, die vierte Woche mit dem angefallenen Zeitausgleich am jeweiligen Wohnort zu verbringen. Fahrer vor allem aus dem Osten würden das vermutlich begrüßen. Dagegen protestieren nun die Gewerkschaften mit der Rechnung, die Lenkzeiten der Fahrer würden sich dadurch von bislang 135 Stunden in drei Wochen auf 146 erhöhen und die verpflichtende bisherige Ruhezeit nach zwei Wochen werde aufgeweicht. Dem kann man allerdings entgegenhalten, dass Fahrer auch heute bereits in jeweils zwei aufeinander folgenden Doppelwochen 90 Stunden lenken dürfen. Schon heute dürfen sie also bei einer Stundenverteilung von 56, 34, 56 ganz legal 146 Stunden

lenken. Nur, müsste derzeit in der jeweils zweiten Woche der Lkw bereits Mitte der Woche stehen bleiben und der Fahrer eine Ruhezeit einlegen, während dies zukünftig erst nach der dritten Woche nötig würde.

Am 19. Dezember 2017 hat nun der Berichterstatter des Europäischen Parlaments für die Sozialvorschriften, der Niederländer Wim van den Camp, einen Vorschlag ausgearbeitet, der die gesamten bisherigen Sozialvorschriften über den Haufen werfen würde, sollte er so in den anstehenden Verhandlungen von den mittlerweile verhärteten Blöcken aus Ost und West akzeptiert werden. Im Kern soll nun auch die reduzierte wöchentliche Ruhezeit im Lkw verboten werden. Das würde die bisherige Idee der Kommission komplett widerlegen, denn selbst bei zweiwöchigen Rundläufen über ein Wochenende müsste der Fahrer nun ein Hotel oder einen Ort mit einer geeigneten Schlafmöglichkeit seiner Wahl aufsuchen. Das soll der Fahrer dem Unternehmer zudem vier Wochen vorher mitteilen.

Der Fahrer darf aber, so die Idee des Berichterstatters, weiterhin auf bis dahin zertifizierten Sonderparkflächen alle drei Ruhezeiten, die tägliche, die reduzierte und auch die regelmäßige, im Lkw verbringen, wenn diese im Prinzip dem Standard einer Autobahnraststätte oder eines Autohof mit Zugang zu sanitären Einrichtungen haben und der Fahrer dort die dann legale Möglichkeit haben wird, auch selber zu kochen. Zu Ende gedacht bedeutet es: wenn es den Mitgliedstaaten bis zum Inkrafttreten der geänderten Sozialvorschriften gelingt, weitere dafür dringend benötigte zertifizierte Parkflächen zu bauen, um die Masse der Lkw aufzunehmen, könnten die Fahrer weiterhin vier Wochen im Lkw unterwegs sein und beim Kochen den geringeren Teil der Spesen für die Verpflegung aufbrauchen, wobei ihnen dann, sollte es hier keine europaweit eindeutige gerichtlich bestätigte Neuregelung geben, der weitaus größere Teil weiterhin auf den Mindestlohn angerechnet würde. Das alles verbunden mit einem extrem hohen Aufwand an Bürokratie für die Unternehmer, deren Verbände bereits Sturm laufen.

Sollten sich die Verhandlungspartner allerdings angesichts der zu erwartenden Vielzahl von Änderungsanträgen im Trilog bis Mitte 2019 nicht einigen, dann bleibt vorerst alles beim Alten. Nur dass es dann laut EuGH verboten ist, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit überall in Europa im Lkw zu verbringen. Es wäre ein Ritt auf der Rasierklinge – vor allem für die Fahrer.



Quellen

- www.cnr.fr
- Bundesamt für Güterverkehr: www.bag.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2018/2018_1_26.html;jsessionid=ECE8A0DF8ED2697DA94DC887115518A2.live21301
- <http://www.rp-online.de/nrw/panorama/unfaelle-in-nrw-mehr-lkw-unfaelle-am-stauende-aid-1.7416146>
- <http://www.suivo.com/wp-content/uploads/2016/12/Comparative-study-of-employment-and-pay-conditions-of-international-lorry-drivers-in-Europe.pdf>
- www.eurotransport.de/news/bag-bericht-ueber-arbeitsbedingungen-von-fahrern-immer-mehr-auslaendische-fahrer-9827898.html
- www.eurotransport.de/news/bag-zahlen-exklusiv-kontrollzahlen-zur-wochenruhezeit-9836631.html
- www.eurotransport.de/news/jans-blog-eu-mobilitaetspaket-9793878.html
- Entwurf eines Berichts über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))



Über den Autor

Jan Bergrath, Jahrgang 1958, war während seines Studiums der Anglistik und Geografie in Köln in den 1980er Jahren mit Lkw kreuz und quer durch Europa unterwegs. Seit 1988 arbeitet er als freier Journalist für das Fachmagazin FERNFAHRER und mittlerweile für weitere Publikationen des Stuttgarter ETM-Verlags. Auf *eurotransport.de* hat er seit Mitte 2015 einen eigenen Blog. Als Autor hat er bereits acht Krimis veröffentlicht, darunter im Oktober 2017 »Spur der Laster«, dessen Schwerpunkt das Sozialdumping mit Fahrern aus Osteuropa ist.

Impressum

Friedrich-Ebert-Stiftung | Abt. Internationaler Dialog | Referat Mittel- und Osteuropa | Hiroshimastr. 28 | 10785 Berlin | Deutschland

Verantwortlich:
Jörg Bergstermann, Koordination Gewerkschaftsprogramme Europa und Nordamerika

Tel.: +49-30-269-35-7744 | Fax: +49-30-269-35-9250
<http://www.fes.de/international/moe>

Bestellungen/Kontakt:
info.ipa@fes.de

Eine gewerbliche Nutzung der von der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Diese Publikation wird auf Papier aus nachhaltiger Forstwirtschaft gedruckt.



ISBN
978-3-96250-074-0