

Bundeskammer für  
Arbeiter und Angestellte  
Prinz-Eugen-Str. 20-22  
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2017-9494

Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen

Mag. Rödlach, Dr. Rief,  
MMag. Hilpold / R

Klappe 1463 Innsbruck, 13.07.2017

**Betrifft:** Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor

**Bezug:** Ihr Schreiben vom 07.06.2017  
zust. Referent: Richard Ruziczka

Sehr geehrter Herr Mag. Ruziczka,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol hält zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftfahrsektor Folgendes fest:

**Zu Punkt 5 der Begründung (Ausführliche Erläuterungen zur VO 1071/2009):**

Zu Artikel 1: Gegenstand und Anwendungsbereich

Dass Mitgliedstaaten zukünftig nicht mehr zusätzliche verhältnismäßige Anforderungen zur Konzessionsverteilung vorgeben dürfen, die die Verordnung nicht explizit vorsieht, ist nicht nachvollziehbar. So können Auflagen in den einzelnen Mitgliedstaaten Sinn machen und gerade aus Sicht der ArbeitnehmerInnen positive Aspekte liefern.

Zu Artikel 5: Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Niederlassung

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll sichergestellt werden, dass die einzelnen Niederlassungen in den Mitgliedstaaten in angemessenem Umfang über Räumlichkeiten, Größe, Anzahl der Mitarbeiter und Vermögenswerte verfügen. Dieser Versuch, dass

Niederlassungen ohne Mitarbeiter oder Vermögenswerte künftig unterbunden werden, ist zu begrüßen, dadurch werden Briefkastenfirmen vermieden.

#### **Zu den einzelnen Bestimmungen der VO 1071/2009:**

##### **Zu Artikel 1 Absatz 1 lit. b (zur Änderung von Art. 1 Abs. 6 VO 1071/2009)**

Dass zukünftig auch Unternehmen von den Regelungen der Verordnung erfasst werden, die Fahrzeuge mit weniger als 3,5 t einsetzen, ist als positiv zu bewerten. Seit geraumer Zeit ist die Tendenz festzustellen, dass Unternehmer auf Kleintransporter umsteigen. Dadurch gelangen zahlreiche gesetzliche Bestimmungen in den Mitgliedstaaten nicht zur Anwendung. Diese Regelungslücke wird damit jedenfalls geschlossen. Die verbindliche Vorschreibung, dass die dauerhafte finanzielle Leistungsfähigkeit dieser Unternehmen vorhanden sein muss, ist in diesem Zusammenhang sinnvoll. Ob sich dadurch die angespannte Wettbewerbssituation, im Besonderen für die beschäftigten LenkerInnen (Dumpinglöhne) zum positiven verändern wird, darf bezweifelt werden. Da eine Mehrzahl der Fahrer als selbständige Subunternehmer tätig ist, könnten die strengeren Voraussetzungen an Vermögenswerten und Größe aber eventuell zu einem Rückgang dieser Scheinselbständigkeit führen, was ausdrücklich begrüßt würde.

##### **Zu Artikel. 1 Abs. 4 lit. c (zur Änderung von Art. 6 Abs. 2a VO 1071/2009) iVm. Artikel 1 Abs. 6 (zur Änderung von Art. 8 Abs. 9 VO 1071/2009)**

Im Hinblick auf die Kriterien für Schweregrade von Verstößen soll die Kommission zum Erlassen von delegierten Rechtsakten ermächtigt werden. Die Tendenz der Kommission mittels Durchführungsakten ihre Kompetenz zu erweitern, ist auch bei anderen Vorschlägen – wie zuletzt beispielsweise im Rahmen des Energiepaketes – immer häufiger festzustellen. In Art 1 Abs. 14 (zur Änderung von Art. 24a VO 1071/2009) werden dem EU-Parlament und dem EU-Rat die Möglichkeit eingeräumt, innerhalb von zwei Monaten Einwände zu erheben und darüber hinaus diese generelle Befugnisübertragung zu widerrufen. Trotz der in diesem Fall gewährten Einspruchsmöglichkeiten von Parlament und Rat, sieht die AK Tirol diese delegierten Rechtsakte aus demokratiepolitischer Sicht kritisch.

##### **Zu Artikel 2 Abs. 3, 4 und 8 (zur Änderung von Art. 4 und von Art. 5 sowie von Art. 14b VO 1072/2009)**

Im Hinblick auf die maximale Gültigkeitsdauer von Gemeinschaftslizenzen und den technischen Fortschritt, soll die Kommission auch in diesem Bereich zum Erlassen von delegierten Rechtsakten ermächtigt werden. Es werden dem EU-Parlament und dem EU-Rat wiederum die Kompetenz eingeräumt, innerhalb von zwei Monaten Einwände zu

erheben und darüber hinaus diese generelle Befugnisübertragung zu widerrufen. Trotz der in diesem Fall gewährten Einspruchsmöglichkeiten von Parlament und Rat sieht die AK Tirol diese Delegationen (wie auch zu Artikel. 1 Abs. 4 lit. c zur Änderung der VO 1071/2009) kritisch.

#### **Zu Artikel 2 Abs. 5 (zur Änderung von Art. 8 VO 1072/2009)**

Bisher waren drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung zulässig. Da diese Regelung in der Praxis schwer kontrollierbar ist, schlägt die Kommission vor, dass zukünftig die Kabotage unbegrenzt an bis zu fünf Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt zulässig wird. Die AK Tirol lehnt diesen Vorschlag deshalb ab, da Kabotagefahrten, also innerstaatlicher Gütertransport durch ausländische Unternehmen, aufgrund der niedrigeren Kosten in manchen EU-Staaten erheblichen Druck auf das heimische Transportgewerbe ausüben. Eine Studie von VIDA und WKÖ hat ergeben, dass Kabotage ca. 20 % am innerstaatlichen Verkehr in Österreich ausmacht. Zu konstatieren ist auch, dass es sich bei 15 % dieser Fahrten um illegale Kabotage handelt. Durch diese ergibt sich laut dieser Studie insgesamt ein volkswirtschaftlicher Schaden von 500 Mio. Euro und ein Gesamtverlust von insgesamt 14.000 Arbeitsplätzen im Transportsektor.

Dieser Vorschlag führt also dazu, dass die illegale Kabotage nicht bekämpft wird, sondern vielmehr einfach legalisiert wird, da die derzeit befindliche Regelung kaum administrierbar ist und somit Schlupflöcher bietet. Ein Zeitraum von 24 Stunden ist aus Sicht der AK Tirol vollkommen ausreichend, um Synergien im Verkehrsbereich zu erzielen und gleichzeitig keinen unfairen Wettbewerb zwischen Unternehmen aus unterschiedlichen Ländern entstehen zu lassen. Die vorgesehene Regelung von fünf Tagen ist jedenfalls zu lange bemessen.

#### **Zu Artikel 2 Abs. 5 (zur Änderung von Art. 8 Abs. 3 VO 1072/2009)**

Es ist nicht nachvollziehbar, warum zukünftig keine Unterlagen für jede einzelne Kabotagefahrt mehr vorzuweisen sind. Gerade dann, wenn es sich um nicht unzulässige Transporte handelt, ist das Vorlegen von Unterlagen kein zusätzlicher Mehraufwand.

#### **Zu Artikel 2 Abs. 7 (zur Änderung von Art. 10a VO 1072/2009)**

Die Kontrolle der durchgeführten Kabotagebeförderungen von 2 % ab dem Jahr 2020 mit Fokus auf Unternehmen, bei denen in der Vergangenheit Verstöße festgestellt wurden, wird ausdrücklich begrüßt. Es stellt sich dabei jedoch die Frage der zu verwendenden Datengrundlage, da von EUROSTAT nur Tonnenkilometer für Kabotage publiziert werden.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass mit dem Entwurf die Zulassung von Kraftverkehrsunternehmen mit dem Ziel geändert wird, Briefkastenfirmen zu vermeiden und bessere Kontrollmöglichkeiten für Mitgliedstaaten zu ermöglichen. Während diese Verordnungsvorschläge als positiv zu bewerten sind, ist die Ausdehnung von Kabotage, also den innerstaatlichen Transport durch ausländische Unternehmen im Straßenverkehr in aller Deutlichkeit abzulehnen.

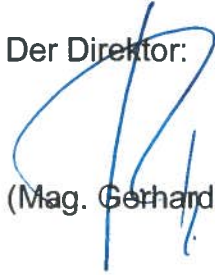
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)