

# Die Vereinbarung der EU-Minister über das Mobilitätspaket

Die Verhandlungen über das neue EU „Mobilitätspaket“ haben lange angedauert. Seit Dienstag scheint es schließlich mit der allgemeinen Empfehlung des Rates klar zu sein, an welche Bedingungen sich die europäische Straßengüterverkehrsindustrie anpassen wird.



Die allgemeine Empfehlung des Rates betrifft den ersten Teil des Mobilitätspakets, der in erster Linie dazu dienen soll, die sozialen Bedingungen der Fahrer zu verbessern. In diesem Abschnitt werden Änderungen für die Kabotage, die Lenk- und Ruhezeiten, sowie das äußerst umstrittene Problem bei der Anwendung der Vorschriften über die Arbeitnehmerentsendung in Bezug auf den hochmobilen Verkehrssektor vorgeschlagen.

## Kabotage

Das derzeitige Modell der Kabotage wird beibehalten. Das bedeutet, dass ausländische Fuhrunternehmer nach wie vor innerhalb von sieben Tagen innerhalb eines Landes drei nationale Straßentransporte (Kabotagen) durchführen können. Zusätzlich wird eine fünftägige Wartezeit eingeführt, bei welcher die Fuhrunternehmer nicht in das betreffende Land zurückkehren und Kabotage-Transporte durchführen dürfen.

## Entsendete Fahrer

Im Gegensatz zu der rechtlichen Lage zurzeit werden die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern auch auf Fahrer anwendbar sein. Allerdings werden spezifische Entsenderegelungen dergestalt eingeführt, dass sie speziell auf die Arbeit der Fahrer abgestimmt sind.

Die Herausforderung bezüglich der Anwendbarkeit der Regelungen über die Arbeitnehmerentsendung besteht darin, dass die Fahrer oft in vielen verschiedenen Ländern arbeiten. Deswegen ist es schwierig, daraus zu schließen, dass die Verbindung eines Fahrers zu einem anderen Land als das Land, in dem er als Fahrer beschäftigt ist, so bedeutend ist, dass Kraft der Regelungen über die Entsendung von Arbeitnehmern die sozialrechtlichen Schutzvorschriften jenes Landes Anwendung finden sollen. Der Rat ist der Auffassung, dass dieses Problem gelöst werden muss, indem zwischen den verschiedenen Aufgaben der Fahrer unterschieden wird und zwar in dem Ausmaß, in welchem die Fahrer in den anderen Ländern als dem Land, in dem sie beschäftigt sind, eingesetzt werden.

Alle Kabotage-Arten werden Gegenstand der neuen Regelungen über die Entsendung von Arbeitnehmern. Künftig werden auch bei kombinierten Transporten die Straßenabschnitte als auch die nicht bilateralen internationalen Transporte, bei denen weder der Abfahrtsort noch der Zielort das Land ist, in welchem der Fahrer beschäftigt ist, als Entsendung anzusehen sein.

Transit und bilaterale Transporte, zum Beispiel das Fahren aus dem oder in das Land, in welchem der Fahrer beschäftigt ist, werden nicht Gegenstand der entsenderechtlichen Regelungen. Um die Effizienz der Branche zu gewährleisten, wird es in Verbindung mit der Ausführung eines bilateralen Transports möglich sein, eine zusätzliche Be- oder Entladung pro Fahrt vorzunehmen, oder alternativ beides - d.h. die Be- und Entladung - auf der Rückreise durchzuführen, ohne die Entsenderegelungen auszulösen.

Folglich stellt die Empfehlung des Rates genaue Vorgaben, wann Transporte als Entsendung angesehen werden. Jedoch ist es nach wie vor eine große Herausforderung, eine solide und praktische Lösung für die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen und den Behörden der verschiedenen Mitgliedsstaaten zu finden, da ein Fuhrunternehmen, der Fahrer beschäftigt, die internationalen Transporte ausführen sollen, in der Lage sein muss, sicherzustellen und zu kontrollieren, dass die Bedingungen der jeweiligen Fahrer den Standards des jeweiligen Landes bzw. der Länder, in dem bzw. denen die jeweiligen Fahrer arbeiten, genügen.

## **Verbot von regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten in der Fahrerkabine**

Der Rat hat sich ebenso über eine Anzahl von Regelungen bezüglich der Fahr- und Ruhezeiten der Fahrer geeinigt, einschließlich der Aufrechterhaltung des Verbots der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten in der Fahrerkabine, welches der Europäische Gerichtshof seit Dezember 2017 anerkennt. Mehr können Sie hier in unseren vorherigen Newsletter über das dänische 25-Stunden-Parklimit nachlesen



### **Status Update: The 25-hour parking limit criticised by the EU Commission**

The new 25-hour time limit for lorry parking along the Danish highways came into force on July 1 2018. However, as expected, the implementation of the rule has not been without problems.

## **Einheitliche Durchsetzung und Überwachung von Regeln**

Eines der Hauptprobleme der derzeitigen europäischen Gesetzgebung im Bereich des Straßenverkehrs ist, dass die Regeln nicht in allen Mitgliedstaaten gleich interpretiert werden. Dies ist eine Herausforderung für die Transportunternehmen, welche Kraft der Vorschriften über die Freizügigkeit in der europäischen Union Transporte in Mitgliedstaaten durchführen, in denen sie selber keine Niederlassung haben.

Um den Transportunternehmen den Zugang zum internationalen Markt zu erleichtern, will der Rat die Durchsetzung und Überwachung von einheitlichen Regelungen in den Mitgliedsstaaten sicherstellen. Dies soll unter anderem durch die Forderung nach Digitalisierung und der Nutzung von spezifischen Dokumentations- und Kommunikationsplattformen sichergestellt werden.

NJORD Law Firm bleibt kontinuierlich auf dem neuesten Stand über die Regelungen des Frachttransports in der EU. Der nächste Schritt zur endgültigen Verabschiedung des Mobilitätspakets ist die Abstimmung des für den Verkehr zuständigen Ausschusses des Europäischen Parlaments, die am 13. Dezember 2018 stattfinden soll.



**ULLA FABRICIUS**  
ADVOKAT, PARTNER

(+45) 77 40 10 12  
UF@NJORDLAW.COM