

INTERNATIONALER VERKEHR

SONDERFALL ALPENQUERENDER VERKEHR

Lkw-Blockabfertigungen in Tirol führen zu erheblichen Behinderungen

Seit Oktober 2017 wendet die Tiroler Landesregierung das Instrument einer „Blockabfertigung“ (die Tiroler Behörden sprechen von „Dosierung“) an, um an verkehrsreichen Tagen den Lkw-Verkehr auf der Inntal- und Brennerautobahn in Tirol zu steuern. So dürfen an entsprechenden Tagen ab 5.00 Uhr morgens am Grenzübergang Kufstein maximal 250–300 Lkw pro Stunde aus Deutschland nach Tirol einfahren. Nach Angaben der Tiroler Landesregierung soll durch diese Maßnahme ein Verkehrskollaps in Tirol vermieden werden.

In den folgenden Monaten wandte Tirol die Blockabfertigung mehrmals an. An den Tagen mit Blockabfertigung kam es zu erheblichen Rückstaus auf der deutschen Inntalautobahn A93. Der BGL intervenierte bei der EU-Kommission gegen die einseitigen Maßnahmen Tirols, die gegen das Prinzip des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Union verstoßen. Im Rahmen eines „Brennergipfels“, unter der Beteiligung der Verkehrsminister von Deutschland, Österreich, Italien, Bayern, Tirol, Südtirol und des EU-Koordinators Pat Cox, wurde vereinbart, den Verkehr kurzfristig von der Straße auf die Schiene zu verlagern und den alpenquerenden Schienenverkehr stärken zu wollen. Wenige Wochen nach dem Brennergipfel veröffentlichte die Tiroler Landesregierung einen „Dosierungskalender“ mit 25 Tagen, an denen im Jahr 2018 eine Blockabfertigung am Grenzübergang Kufstein/Kiefersfelden in Fahrtrichtung Süden vorgesehen ist. Am 26.04.2018 meldete die bayerische Polizei auf Grund der Blockabfertigung einen Lkw-Rückstau auf deutscher Seite von bis zu 65 Kilometern.

Der BGL wandte sich daraufhin erneut an die EU-Kommission und intervenierte gegen den umfangreichen Dosierungskalender. So wurden allein im Monat Mai an zehn Tagen Blockabfertigungen durchgeführt. Der BGL wies auf die dadurch verursachten massiven wirtschaftlichen Schäden der Transportunternehmen und zusätzlichen Umweltbelastungen auf deutscher Seite hin. Des Weiteren sieht der BGL erhebliche Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit, da die Lkw über längere Zeiträume auf dem Standstreifen der Autobahn auf deutscher Seite abgestellt werden müssen.

Die EU-Verkehrskommissarin Bulc informierte den BGL in einem Antwortschreiben darüber, dass sie die Tiroler Landesregierung aufgefordert habe, Blockabfertigungen an lediglich neun von 25 geplanten Terminen durchzuführen, da nur an neun Tagen im Jahr ein Feiertagsfahrverbot vorausgehe. Die EU-Kommission sieht in der Blockabfertigung einen Verstoß gegen das Gebot der Warenverkehrsfreiheit und behielt sich vor, weitere Maßnahmen einzuleiten, sollte Tirol nicht auf die Forderungen der EU-Kommission eingehen.

Tirol fordert neue Maßnahmen, um den Lkw-Transit einzuschränken

Zum 01.05.2017 ist die letzte Stufe des Sektoralen Fahrverbotes auf der Inntalautobahn in Kraft getreten. Dies bedeutet, dass selbst in Euro-V-Fahrzeugen bestimmte Güterarten, die nach Auffassung der Tiroler Landesregierung bahnaffin sind, nicht mehr auf der Straße befördert werden dürfen. So können Fahrzeuge, die Abfall, Steine, Erde, Aushub, Rundholz, Kork, Kraftfahrzeuge, Nicht-eisen- und Eisenerz, Stahl, Marmor, Travertin und keramische Fliesen befördern, nicht mehr die Inn-

talautobahn befahren. Ausgenommen vom Sektorale Fahrverbot sind lediglich Euro-VI-Fahrzeuge.

Das aktuelle Sektorale Fahrverbot war Ergebnis des dritten Anlaufs Tirols, ein Sektorales Fahrverbot auf der Inntalautobahn in Österreich einzuführen. In der Vergangenheit war das Sektorale Fahrverbot zweimal nach einer Klage der Europäischen Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gescheitert. In beiden Fällen kam der EuGH zu der Auffassung, dass das Sektorale Fahrverbot eine unverhältnismäßige Beschränkung des freien Warenverkehrs darstelle und somit gegen EU-Recht verstößt. Der EuGH verpflichtete Tirol damals zunächst Maßnahmen umzusetzen, die den freien Warenverkehr weniger behindern, bevor ein Sektorales Fahrverbot eingeführt werde.

Die Europäische Kommission stimmte dem aktuellen Sektoralen Fahrverbot erst zu, nachdem Tirol bereit war, Euro-VI-Fahrzeuge dauerhaft davon auszunehmen. Allerdings kündigte die Tiroler Landesregierung bereits im Herbst 2016 an, im Jahr 2018 eine Überprüfung der Luftgüte in Tirol durchführen zu lassen. In den vergangenen Monaten wurde von Tiroler Politikern mehrfach gefordert, die Ausnahme für Euro-VI-Fahrzeuge vom Sektoralen Fahrverbot zu streichen. Da die im Österreichverkehr tätigen Transportunternehmen ihre Fahrzeugflotte rasch modernisiert hatten, erfüllen die meisten Fahrzeuge inzwischen die Schadstoffklasse Euro VI.

Vor dem Hintergrund von Verkehrszuwächsen auf der Brennerautobahn auf Grund der positiven wirtschaftlichen Lage – so fuhr im Jahr 2017 etwa zwei Mio. Lkw über den Brenner – werden die Forderungen nach einer Lkw-Obergrenze in Tirol immer lauter. Allerdings wird selbst von vielen Politikern in Österreich eine Lkw-Obergrenze als nicht mit EU-Recht vereinbar angesehen. Des Weiteren forderte die Tiroler Landesregierung im

Rahmen des „Brennergipfels“ die Einführung einer „Korridormaut“ von München bis Verona. Danach soll auf dieser Gesamtstrecke, also auf dem deutschen, dem österreichischen und dem italienischen Straßenanteil, eine einheitliche Gebühr in Höhe der Tiroler Mautsätze erhoben werden. Die Forderungen Tirols nach einer Korridormaut wurden bisher von den Nachbarstaaten strikt abgelehnt.

Alpenquerende Verkehre in der Schweiz rückläufig

Entgegen der Verkehrsentwicklung in Tirol ist der Straßengüterverkehr im Transit durch die Schweiz seit einigen Jahren rückläufig. So überquerten im Jahr 2017 954 000 schwere Nutzfahrzeuge die Schweiz im alpenquerenden Verkehr. Dies bedeutet einen Rückgang um etwa 0,4% im Vergleich zum Vorjahr. Neben dem Straßengüterverkehr sind allerdings auch die alpenquerenden Bahnverkehre durch die Schweiz rückläufig. Die Entwicklung wird mit der mehrwöchigen Unterbrechung der Rheintaltrasse bei Rastatt begründet. So sank der Marktanteil des Verkehrsträgers Bahn am gesamten alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz im Jahr 2017 leicht von 71 auf knapp 70%.

Fahrverbot für Euro-III-Fahrzeuge auf der Inntalautobahn

Zum 01.01.2018 führte Tirol auf der Inntalautobahn A12 ein allgemeines Fahrverbot für Euro-III-Fahrzeuge über 3,5 t zGM ein. Für die lokalen Wirtschaftsverkehre wurden allerdings großzügige Ausnahmeregelungen geschaffen. Da die im alpenquerenden Verkehr tätigen eingesetzten Fahrzeuge bereits zuvor überwiegend der Euro-VI-Norm entsprachen, ist auf Grund großzügiger Ausnahmeregelungen für den lokalen Wirtschaftsverkehr keine maßgebliche Verbesserung der Luftqualität in Tirol zu erwarten. So dürfen Euro-III-Fahrzeuge ohne Anhänger, die Ziel- und Quellverkehre innerhalb Tirols durchführen, bis Ende des Jahres 2019 eingesetzt werden. (ZO/To)

LÄNDERSPEZIFISCHE INFORMATIONEN

Frankreich

Neue Regierung stoppt Infrastrukturprojekte im Straßenbau

Die neue französische Regierung, die seit Mai 2017 unter Leitung von Präsident Emmanuel Macron im Amt ist, beschloss auf Grund der hohen Staatsverschuldung Frankreichs, bereits geplante und genehmigte Straßeninfrastrukturprojekte in Höhe von 10 Mrd. Euro zunächst auf Eis zu legen. Vor dem Hintergrund der im Jahr 2014 nach massiven Protesten in der Bevölkerung gestoppten kilometerabhängigen Maut auf Landstraßen, der so genannten Ecotaxe, „fehlen“ in der Staatskasse Einnahmen in Höhe von 7,5 Mrd. Euro. Die Devise der neuen französischen Regierung im Bereich der Straßeninfrastruktur lautet daher wie in Deutschland: „Erhalt vor Ausbau“. Als Teilausgleich für die entgangene Ecotaxe hatte die französische Regierung im Jahr 2015 bereits die Mineralölsteuer auf Dieselmotoren um vier Eurocent angehoben. Die neue französische Regierung setzte einen Infrastrukturrat ein, der sich mit der Zukunft der Infrastrukturfinanzierung auseinandersetzen sollte. Dieser Rat kam zu dem Schluss, dass bis auf wenige Ausnahmen in den nächsten 20 Jahren keine weiteren Großprojekte im Straßenverkehr finanziert werden sollten.

Einführung einer zeitabhängigen Straßenbenutzungsgebühr angekündigt

Im Juni 2018 kündigte die französische Regierung an, eine zeitabhängige Straßenbenutzungsgebühr für Fahrzeuge ab 3,5 t zGM auf den bisher gebührenfreien Autobahnen und Nationalstraßen des französischen Straßennetzes einführen zu wollen.

Die Gebühr soll in Form einer Vignette erhoben werden und nach der Dauer der Nutzung der französischen Infrastruktur sowie nach den Fahrzeugeigenschaften gestaffelt werden. Die vom Fahrzeug verursachten Schäden an Infrastruktur und Umwelt sollen dabei berücksichtigt werden. Sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene befürworten immer mehr Politiker in Frankreich die Einführung einer solchen Lkw-Abgabe auf den derzeit mautfreien Autobahnen und Nationalstraßen. Vor allem die Region Elsass möchte hier eine Vorreiterrolle spielen, befürwortet aber die Einführung einer kilometerabhängigen Lkw-Maut. So wird im Elsass geklagt, dass in großem Umfang Ausweichverkehre von der deutschen Autobahn A5 auf die linksrheinische mautfreie französische Autobahn A35 stattfinden.

Mehrere Städte führen Umweltzonen ein

Im vergangenen Jahr wurde in den französischen Städten Paris, Lyon, Grenoble und Straßburg erstmals eine Umweltzone eingeführt. So muss an Fahrzeugen, die in die Umweltzonen einfahren, eine „Crit-Air-Vignette“, die die Schadstoffklasse des Fahrzeuges ausweist, angebracht sein. Für ältere Fahrzeuge besteht ein Fahrverbot. Bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Umweltzone wird bei Fahrzeugen ab 3,5 t zGM ein Bußgeld von 135 Euro erhoben. In den kommenden Jahren sollen in weiteren französischen Städten und Regionen Umweltzonen eingerichtet werden. Ähnlich wie in Deutschland legen die Städte selbst fest, welche Fahrzeuge künftig in die Umweltzone einfahren dürfen. Die Umweltplaketten sind landesweit gleich und werden in allen französischen Umweltzonen als Nachweis anerkannt.

Geplante Gebührenpflicht für Entsendemeldungen gekippt

Die zum 01.07.2016 bei Kabotageverkehren und bei grenzüberschreitenden Fahrten mit Frankreich eingeführte Entsendemeldungspflicht, die eine Einhaltung der französischen Tarif- und Lohnbestimmungen bei entsprechenden Fahrten verlangt, wurde zum 01.01.2017 auf eine elektronische Weblösung umgestellt. Seit diesem Zeitpunkt müssen alle betroffenen Fahrer in Frankreich bei dem Meldeportal Sipsi angemeldet werden. Die Entsendemeldungen für den einzelnen Fahrer haben eine Gültigkeit von maximal sechs Monaten. Die französische Regierung kündigte im Laufe des Jahres 2017 an, zum 01.01.2018 eine Gebührenpflicht für Anmeldungen beim Meldeportal Sipsi einzuführen. So sollte für jeden Fahrer eine Gebühr in Höhe von 40 Euro pro Entsendemeldung erhoben werden. Der BGL intervenierte bereits im Vorfeld bei der EU-Kommission gegen die Einführung einer solchen Gebührenpflicht. Diese führe zu einer Einschränkung des freien Warenverkehrs innerhalb der EU und zur Diskriminierung von gebietsfremden gegenüber inländischen Unternehmen. Auf Druck der EU-Kommission zog das französische Arbeitsministerium per Dekret Nr. 2018/82 vom 09.02.2018 die Gebührenpflicht für Entsendemeldungen endgültig zurück. Zuvor hatte die französische Regierung die ursprünglich zum 01.01.2018 geplante Gebührenpflicht für Entsendemeldungen beim elektronischen Sipsi-Portal mit der Begründung nicht abgeschlossener Ausschreibungsverfahren für die technische Anwendung, zunächst verschoben.

Französisches Transportgewerbe verliert massiv Marktanteile

In einer im Jahr 2017 von dem staatlichen Straßengüterverkehrskomitee (CNR) durchgeführten Analyse über die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Frankreich in den vergangenen 20 Jahren wurde festgestellt, dass seit 1996 die Transportaktivitäten mit in Frankreich zugelassenen Fahrzeugen im internationalen Verkehr um knapp 74 % rückläufig waren. Entsprechend lag der Anteil der französischen Transportunternehmen am grenz-

überschreitenden Verkehr im Jahr 1996 noch bei 24,3 % und erreichte 20 Jahre später nur noch 7,5 %. Bereits heute werden nach Erhebungen des CNR 6,3 % aller inländischen Transportbeförderungen in Frankreich von gebietsfremden Unternehmen als Kabotagefahrten durchgeführt.

Vereinigtes Königreich

Deutlich weniger Aufgriffe von illegalen Einwanderern auf Lkw

In den vergangenen Jahren versuchte eine große Anzahl von Menschen als blinde Passagiere auf Lkw in das Vereinigte Königreich zu gelangen. Neben den menschlichen Schicksalen der Flüchtlinge waren vor allem Lkw-Fahrer und die betroffenen Transportlogistikunternehmen die Leidtragenden. Bevorzugt in den Nachtstunden versuchten Flüchtlinge auf die Ladeflächen von Lkw zu gelangen, um so ihr Ziel, das Vereinigte Königreich, zu erreichen. Immer wieder kam es zu dramatischen Situationen, bei denen sowohl Flüchtlinge als auch Lkw-Fahrer zu Schaden kamen. Teilweise versuchten die Flüchtlinge durch Barrikaden auf der französischen Autobahn kurz vor Calais die Lkw zum Stoppen zu zwingen. In manchen Fällen erkannten die Fahrer die Hindernisse, wie Baumstämme und größere Äste, erst zu spät, mit der Folge von Unfällen, die in Einzelfällen tödlich endeten.

Seit Sommer 2017 verzeichnet der BGL eine Entspannung der Situation. So meldeten sich deutlich weniger Transportunternehmen, die von Schwierigkeiten in Bezug auf illegale Einwanderer berichteten. Dies ist sicherlich auch auf die Räumung des Flüchtlingscamps „Dschungel von Calais“, in dem Tausende von Flüchtlingen unter menschenunwürdigen Bedingungen in Zelten und einfachen Hütten hausten, zurückzuführen. Ein weiterer Grund, warum weniger Flüchtlinge aufgegriffen wurden, sind die engmaschigen Sicherheitsmaßnahmen des Eurotunnel-Betreibers und der Fährgesellschaften. Das deutsche Transport- und Logistikgewerbe stieß auf Grund der Übergriffe

von Flüchtlingen auf Lkw und Fahrer zunehmend auf Schwierigkeiten, Fahrer zu finden, die bereit waren, auf der Englandroute tätig zu sein.

Hinzu kommen die erheblichen rechtlichen Konsequenzen für Fahrer und Transportunternehmen, die aus dem britischen Einwanderungsrecht resultieren. So können gemäß dem Code of Practice Bußgelder von bis zu 2 000 britischen Pfund pro illegalem Einwanderer erhoben werden, sofern blinde Passagiere auf dem Fahrzeug entdeckt werden. Die im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen und Fahrer können sich nur gegen die Bußgelder schützen, indem sie den britischen Behörden nachweisen, dass sie ein System im Unternehmen implementiert und angewandt haben, das das Eindringen von blinden Passagieren in die Fahrzeuge verhindert.

Der BGL hatte in der Vergangenheit angesichts des zweifelhaften britischen Einwanderungsrechts, in dem es keine Unschuldsvermutung für betroffene Fahrer gibt, mehrfach die politischen Entscheidungsträger darauf hingewiesen, dass in den überwiegenden Fällen weder Fahrer noch Unternehmen für illegale Einwanderer auf dem Fahrzeug haftbar gemacht werden können. Der BGL empfiehlt seinen Mitgliedern dennoch weiterhin penibel die Vorgaben des Code of Practice einzuhalten und sicherzustellen, dass keine Personen in die Fahrzeuge eindringen können. Der BGL fordert, dass bei der Festlegung von Sanktionen grundsätzlich unterschieden werden muss, ob die Beförderung illegaler Einwanderer vom Fahrer bzw. Fahrzeughalter vorsätzlich durchgeführt wurde oder ob die illegalen Einwanderer ohne Kenntnis des Fahrers bzw. Halters – möglicherweise mit Hilfe von Schleppern – in das Fahrzeug eingedrungen sind. Derzeit werden Fahrer unabhängig von dieser Frage rechtlich belangt, sobald illegale Einwanderer in dem Fahrzeug aufgefunden werden.

Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit in der Fahrerkabine

Wie bereits zuvor in anderen EU-Staaten wird auch

im Vereinigten Königreich das Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit in der Fahrerkabine sanktioniert. Bei Verstößen gegen die neue Regelung erheben die britischen Kontrollbehörden seit dem 01.11.2017 Bußgelder in Höhe von 300 GBP. Des Weiteren wird bei einem Verstoß die Weiterfahrt des Fahrers bis zu einer vollständigen Ableistung der regelmäßigen Wochenruhezeit an einem geeigneten Ort untersagt. Anders als in anderen EU-Staaten ist das Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit in der Fahrerkabine nicht grundsätzlich untersagt, sofern der Fahrer die regelmäßige Wochenruhezeit auf einer offiziellen Rastanlage mit Toiletten, Duschen und Verpflegungsmöglichkeiten verbringt. Wird hingegen das Verbot für öffentlichen Straßen und deren Umgebung, einschließlich Haltebuchten und Parkplätzen ohne sanitäre Einrichtungen missachtet, wird ein Bußgeld erhoben. Durch die neue Regelung möchte die Regierung sicherstellen, dass Lkw-Fahrer nicht an ungeeigneten Plätzen (z.B. in der Nähe von Wohngebieten) ihre Wochenruhezeit verbringen.

Niederlande

Einführung von Mindestlohnvorschriften bei Kabotagebeförderungen auf den 01.01.2019 verschoben

Auf der Grundlage des Gesetzes WagwEU sollen ausländische Arbeitgeber verpflichtet werden, in die Niederlande entsandten Arbeitnehmern den niederländischen Mindestlohn, basierend auf der jeweils aktuellen Tarifvereinbarung, zu bezahlen. Vorgesehen ist die Anwendung der Mindestlohnvorschriften ausschließlich auf Kabotagebeförderungen in den Niederlanden.

Die ursprünglich zum 01.01.2018 geplante Einführung des WagwEU für ausländische Fahrer im Transportgewerbe wurde auf den 01.01.2019 verschoben. Anders als in anderen EU-Staaten sollen in den Niederlanden bilaterale Verkehre und Transitverkehre nicht als Entsendung angesehen werden und wären somit von den niederländischen Mindestlohnbestimmungen ausgenommen.

Mit der Begründung, dass die Einrichtung eines elektronischen Melderegisters für die Entsendung von Arbeitnehmern im Transportgewerbe nicht rechtzeitig zum 01.01.2018 fertiggestellt wurde, verschob die niederländische Regierung die Einführung der Entsendevorschriften im Transportgewerbe auf den 01.01.2019. Vorgesehen ist, dass, sofern es sich um die Entsendung eines Arbeitnehmers handelt, neben dem Mindestlohn auch die niederländischen Arbeitszeitvorschriften, Urlaubsanspruch, Überstundenzahlungen, Gesundheits-, Sicherheits- und Hygienevorschriften anzuwenden sind. Der durchschnittliche Tariflohn für einen Fahrer im internationalen Verkehr betrug in den Niederlanden im Jahr 2016 13,91 Euro pro Stunde. Abhängig vom Einsatzgebiet, der Qualifikation und der Betriebszugehörigkeit des Fahrers können die durchschnittlichen Tariflöhne nach oben und unten abweichen. Sollten sich die Tarifpartner auf keinen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag im Transportgewerbe einigen, würde der allgemeine niederländische Mindestlohn von derzeit 9,11 Euro pro Stunde angewandt.

Regierung plant die Einführung einer kilometerabhängigen Lkw-Maut

Die im Herbst 2017 neu gewählte niederländische Regierungskoalition hat in ihrer Regierungsvereinbarung festgelegt, eine kilometerabhängige Lkw-Maut einzuführen. Bisher zahlen Lkw ab 12 t zGM eine zeitbezogene Straßenbenutzungsgebühr, abhängig von der Schadstoffklasse des Fahrzeuges, als Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresvignette. Um die neue Maut für Lkw sorgfältig planen zu können, wird mit einer Einführung frühestens in fünf Jahren gerechnet.

Für Verwirrungen sorgten Aussagen der niederländischen Verkehrsministerin, entgegen der Regierungsvereinbarung kein elektronisches Lkw-Mautsystem in den Niederlanden einführen zu wollen. Die niederländische Regierungskoalition, die sich aus mehreren Parteien zusammensetzt, war sich vor der Wahl in der Frage der Einführung einer Lkw-Maut nicht einig. Auch bestehen in der niederländischen Politik For-

derungen, neben den Lkw auch Pkw und Kleintransporter zu bemaunten.

Luxemburg

Neue Entsendevorschriften behinderten freien Marktzugang

Völlig überraschend hatte Luxemburg im Sommer 2017 neue Entsenderegelungen für Fahrer im Transportgewerbe eingeführt. Ausgenommen von den Regelungen waren lediglich Transitverkehre durch Luxemburg. Die neuen Entsenderegelungen in Luxemburg führten zu unzumutbaren bürokratischen Hürden für die betroffenen Transportunternehmen, da die Besonderheiten des mobilen Personals im Verkehr nicht berücksichtigt wurden. So musste, im Gegensatz zu den Entsendevorschriften in Frankreich, in Luxemburg jede einzelne Beförderung angemeldet werden. Eine Entsendemeldung für einen längeren Zeitraum war nicht möglich.

Die bürokratischen Hemmnisse sorgten dafür, dass kurzfristige Anmeldungen nicht möglich waren. Eine Hürde für die Anmeldung zum elektronischen Entsendeportale war, dass ausländische Transportunternehmen über eine luxemburgische Mehrwertsteuer-Identifikationsnummer verfügen müssten. Für die Durchführung von grenzüberschreitenden Beförderungen ist eine solche Nummer normalerweise nicht nötig. Des Weiteren waren die betroffenen Transportunternehmen dazu verpflichtet, vor einer Unternehmensregistrierung im elektronischen Entsendeportale beim luxemburgischen Mittelstandsministerium eine Meldung von „gelegentlichen und vorübergehenden Dienstleistungen“ einzureichen. Erst nach Überwindung dieser Hürden der Unternehmensanmeldung konnten die eigentlichen Entsendemeldungen für den Fahrer im luxemburgischen Entsendeportale durchgeführt werden. Der BGL intervenierte angesichts der erheblichen Marktzugangshemmnisse bei der EU-Kommission sowie bei den zuständigen Ministerien in Luxemburg und Deutschland.

Von im Luxemburgverkehr tätigen Unternehmen erreichten den BGL massive Klagen bezüglich der überbordenden Anforderungen bei den Entsendemeldungen. So war die Einhaltung der luxemburgischen Vorschriften von den Unternehmen der Transportlogistikbranche nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zu leisten. Kurzfristig in Auftrag gegebene Beförderungen waren unmöglich. Der BGL ersuchte die luxemburgischen Behörden, bürokratische Anforderungen, die den freien Warenverkehr in der Europäischen Union gefährden, dringend auf das zu Kontrollzwecken notwendige Maß zu begrenzen. Nachdem auch von den luxemburgischen Behörden keine Erleichterungen für das mobile Personal im Transportbereich in Aussicht gestellt wurden, forderte der BGL die EU-Kommission auf, gegebenenfalls ein Vertragsverletzungsverfahren wegen Verstoßes gegen EU-Recht einzuleiten.

Im Frühjahr 2018 setzte auf Druck der EU-Kommission die luxemburgische Regierung schließlich die Meldepflichten betreffend der Entsendung und die Einhaltung der luxemburgischen Mindestlohnvorschriften für Fahrer im Straßengüter- und -personenverkehr bis auf Weiteres aus. Die luxemburgische Regierung sicherte zu, bis zu einer Einigung über die Festlegung neuer Entsendevorschriften für mobiles Personal auf EU-Ebene die Entsendemeldepflichten und die Einhaltung der luxemburgischen Mindestlohnvorschriften für Fahrer im Straßengüter- und -personenverkehr auszusetzen.

Belgien

Anwendung von Mindestlohnvorschriften für Fahrer bei Kabotagebeförderungen in Belgien

Bereits seit 01.04.2007 besteht für Fahrer, die Kabotagebeförderungen in Belgien durchführen, die Verpflichtung, Entsendemeldungen im Internetportal LIMOSA abzugeben. Die belgischen Mindestlohnvorschriften mussten dabei bisher nicht beachtet werden. Seit 01.10.2017 besteht jedoch bei der Durchführung von Kabotagebeförderungen

in Belgien die Verpflichtung, die belgischen Mindestlohn- und Arbeitsvorschriften anzuwenden. Weiterhin muss bei der elektronischen Anmeldung ein Repräsentant benannt werden, der den belgischen Behörden, falls erforderlich, Information über die angewandten Lohn- und Arbeitsbedingungen zukommen lassen kann. Nach derzeitigem Stand beträgt der belgische Mindestlohn für einen Fahrer eines Fahrzeuges von mehr als 15 t zGM 11,65 Euro pro Stunde bei einer 38-Stunden-Woche.

Neue Bußgeldstruktur bei Verstößen gegen das belgische Mautsystem

Hinsichtlich des zum 01.04.2016 in Belgien landesweit eingeführten elektronischen Mautsystems erreichten den BGL immer wieder Klagen deutscher Transportunternehmen, die von den belgischen Behörden wegen angeblicher Mautverstöße angeschrieben wurden. Die Maut in Belgien wird über eine obligatorische On-Board-Unit (OBU) erfasst. Der BGL kritisierte die unangemessen hohen Bußgelder in Höhe von über 1 000 Euro pro Mautverstoß, gleichgültig ob ein Fahrzeug mit einer OBU ausgerüstet war oder nicht. In vielen Fällen lag keine vorsätzliche Mautprellerei vor, sondern es war davon auszugehen, dass die OBU kurzfristig nicht einsatzbereit war und somit auf Teilstrecken keine Maut abbuchte.

Der BGL hatte in der Vergangenheit stets die hohen Bußgelder bei Mautverstößen in Belgien kritisiert, zumal das Mautsystem offensichtlich störanfällig war. Nach der Kritik des BGL und anderer europäischer Verbände hinsichtlich der technischen Probleme und hohen Geldbußen beim belgischen Mautsystem wurde zum 01.01.2018 anstelle des Pauschalbetrages von 1 000 Euro pro festgestelltem Verstoß eine variable Geldbuße eingeführt, die von der Schwere des Verstoßes abhängt. So wird jetzt nur noch bei einem vorsätzlichen Verstoß, z. B. Manipulation oder Fälschung der Emissionsnorm in den Fahrzeugpapieren, die Höchststrafe von 1 000 Euro erhoben. Bei leichteren Verstößen werden Bußgelder zwischen 100 und 800 Euro verlangt.

Dänemark

Baubeginn für Fehmarnbelt-Querung im Jahr 2020 angekündigt

Bereits seit vielen Jahren besteht ein Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland über den Bau einer festen Querung über den 19 Kilometer breiten Fehmarnbelt sowie über den Ausbau der notwendigen Hinterlandanbindungen in Dänemark und Deutschland. Ursprünglich sollte das Bauwerk bereits im Jahre 2018 eröffnet werden. Nach zahlreichen Verzögerungen, vor allem hinsichtlich des Planungsfeststellungsverfahrens in Deutschland, rechnet die Planungs- und Betreibergesellschaft Femern AS mit einem Baubeginn im Jahre 2020, so dass das Bauwerk voraussichtlich im Jahre 2028 für den Verkehr freigegeben werden könnte. Bei einem Treffen von Bundeskanzlerin Angela Merkel und dem dänischen Ministerpräsidenten Lars Løkke Rasmussen im April 2018 wurde nochmals von beiden Seiten der Wille zum Bau der Fehmarnbelt-Querung betont. Die Bundeskanzlerin sicherte dabei zu, dass die Fehmarnbelt-Querung, die vor allem für Dänemark von großer Bedeutung ist, so zügig wie möglich vorangebracht werden soll.

Auf Grund der vielen Einwände im Planungsfeststellungsverfahren kam es allerdings zu erheblichen Verzögerungen auf deutscher Seite. Mit einem Abschluss des Planungsfeststellungsverfahrens wird Ende des Jahres 2018 gerechnet. In Deutschland waren mehr als 10 000 Einwendungen von Bürgern gegen den Fehmarnbelt-Tunnel sowie dessen Hinterlandanbindungen vorgebracht worden. Nach Abschluss des Planungsfeststellungsverfahrens wird damit gerechnet, dass die Klagen von Gegnern der Fehmarnbelt-Querung von den Gerichten innerhalb von zwei Jahren abgeschlossen sein werden, so dass ein Baubeginn im Jahr 2020 möglich wäre.

Die Kosten für die Fehmarnbelt-Querung und die Hinterlandanbindungen in Dänemark werden komplett von dänischer Seite getragen. Deutschland muss lediglich die Hinterlandanbindungen

auf deutscher Seite finanzieren. Die Gesamtkosten für die Fehmarnbelt-Querung sollen bei ca. sieben Mrd. Euro liegen.

Dänemark begrenzt Parkdauer auf öffentlichen Autobahnrastplätzen auf maximal 25 Stunden

Das dänische Transportministerium hat zum 01.07.2018 für die öffentlichen Autobahnrastplätze entlang der Autobahnen eine Begrenzung der Parkdauer von Lkw auf maximal 25 Stunden festgelegt. Nach einer Übergangsfrist sollen ab dem 01.01.2019 Verstöße gegen die Parkdauerbegrenzung mit hohen Bußgeldern geahndet werden. Ziel des dänischen Transportministeriums ist es, durch diese Maßnahmen den vor allem an den Wochenenden bestehenden „campingähnlichen Verhältnissen“ auf den Autobahnrastplätzen entgegenzuwirken. Einzelne dänische Verbände befürchten, dass durch diese Maßnahmen Lkw-Fahrer ihre Wochenendruhezeiten vermehrt in Gewerbe- oder Wohngebieten abseits der Autobahn durchführen werden.

Die EU-Kommission forderte die dänische Regierung auf, die Beschränkung der Parkdauer auf maximal 25 Stunden wieder aufzuheben, da eine solche Regelung nicht im Einklang mit EU-Recht stehe.

Österreich

Grenzkontrollen führen zu Behinderungen des freien Warenverkehrs

Vor dem Hintergrund des Anstiegs der Flüchtlingszahlen über die Balkanroute im Sommer 2015 wurden an den österreichischen Grenzen zu Ungarn und Kroatien Personenkontrollen eingeführt. Auch an den deutsch-österreichischen Grenzen führt die deutsche Polizei seit Sommer 2015 regelmäßig Personenkontrollen durch. Zwar zielen die Grenzkontrollen in erster Linie nicht auf den Schwerverkehr ab, sondern auf die Kontrolle von Personenfahrzeugen und Kleinbussen, dennoch berichten betroffene Transportunternehmen von regelmäßigen Wartezeiten an den Grenzen.

Weiterhin ist festzustellen, dass sich die Flüchtlingsströme aus Italien in Richtung Mitteleuropa zunehmend auf die Bahn verlagert haben. So führen die italienischen Behörden regelmäßig am Brenner bei der Ausreise in Richtung Österreich Kontrollen durch. Ebenso werden in Bayern ankommende Güterzüge hinsichtlich illegaler Flüchtlinge kontrolliert. Dies führt im Kombinierten Verkehr zu Verzögerungen im Transportablauf. Die teilweise mehrstündigen Verspätungen der Züge durch die Grenzkontrollen verursachen erhebliche Mehrkosten bei den betroffenen Wirtschaftsbeteiligten.

Da die Grenzkontrollen innerhalb des Schengen-Raums bereits seit dem Jahr 2015 andauern, werden diese von der EU-Kommission äußerst kritisch gesehen. Grundsätzlich bedürfen Grenzkontrollen im Schengen-Raum der Zustimmung des EU-Ministerrates. Die Grenzkontrollen wurden in der Vergangenheit alle drei Monate durch dieses Gremium verlängert. Derzeit kontrollieren im eigentlich offenen Schengen-Raum neben Deutschland und Österreich auch Frankreich, Dänemark, Schweden und Norwegen ihre Grenzen, die mit Sicherheitsproblemen bezüglich der Flüchtlingsströme begründet werden. Zuletzt hatte die Bundesrepublik Deutschland im Mai 2018 eine Verlängerung der Grenzkontrollen zwischen Deutschland und Österreich für weitere sechs Monate angemeldet.

Polen

Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes

Das 2011 in Polen eingeführte mautpflichtige Straßennetz des Mautbetreibers viaTOLL umfasst inzwischen mehr als 3 600 Straßenkilometer. In den nächsten Jahren soll das Streckennetz weiter ausgebaut werden, wobei nicht nur Autobah-

nen, sondern künftig auch Landstraßen bemaute werden sollen. Das elektronische Mautsystem, das von der österreichischen Firma Kapsch aufgebaut und betrieben wurde, sollte Ende des Jahres 2018 neu ausgeschrieben werden. Das Ausschreibungsverfahren wurde jedoch zwischenzeitlich nach einem Beschluss der nationalkonservativen Regierung Polens, das Mautsystem viaTOLL zu verstaatlichen, gestoppt. Die Mautverwaltung soll künftig die Hauptinspektion für den Straßenverkehr in Polen übernehmen. Zahlreiche Experten befürchten erhebliche praktische Schwierigkeiten, sollte das Mautsystem viaTOLL tatsächlich verstaatlicht werden, da bei der Behörde das entscheidende Know-how bisher nicht vorhanden sei.

Fahrermangel in Polen

Bereits seit einigen Jahren können auf dem europäischen Verkehrsmarkt polnische Transportunternehmen die höchsten Marktanteile für sich verzeichnen. Allerdings kämpfen auch polnische Transportunternehmen, wie Transportunternehmen in ganz Europa, mit dem Problem des Fahrer-mangels. Zwar steigen die Mautanteile polnischer Unternehmer auf den mautpflichtigen Strecken in Deutschland seit Jahren kontinuierlich und betragen im Jahr 2017 über 17%, dennoch reicht nach Angaben des polnischen Gewerbes die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrer in Polen nicht aus, um den Bedarf zu decken. Der Fahrerberuf zählt in Polen im Vergleich zu anderen Berufsgruppen zwar eher zu den besser bezahlten, dennoch scheint der Beruf gerade im grenzüberschreitenden Verkehr nicht attraktiv zu sein. Bisher konnte Polen erfolgreich Fahrer vor allem aus der Ukraine und Weißrussland anwerben, um die Lücken teilweise zu schließen.

Tschechische Republik

Neue Entsendevorschriften verunsichern das Straßentransportgewerbe

Ohne vorherige Ankündigung führte die tschechische Regierung im vergangenen Jahr Entsendevorschriften für Fahrer im Straßengüterverkehr ein. So wurde im Rahmen von Straßenkontrollen im Herbst 2017, bei denen vor allem westeuropäische Fahrzeuge kontrolliert wurden, erstmals die fehlende Einhaltung der tschechischen Entsendevorschriften beanstandet. Erst auf Nachfrage des BGL wiesen die tschechischen Behörden darauf hin, dass gemäß einer gesetzlichen Regelung, die bereits am 01.04.2017 in Kraft getreten war, bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen der grenzüberschreitenden Beförderungen Arbeitgeber dazu verpflichtet sind, für den entsandten Arbeitnehmer am Arbeitsort ein Dokument über das arbeitsrechtliche Verhältnis wie z.B. einen Arbeitsvertrag sowie eine Übersetzung des Dokumentes in tschechischer Sprache bereitzuhalten.

Werden die entsprechenden Dokumente über das arbeitsrechtliche Verhältnis bei einer Kontrolle nicht vorgelegt, können die Ordnungsbehörden eine Geldstrafe in der Höhe von bis zu 500 000 tschechischen Kronen (ca. 20 000 Euro) verhängen. Die Veröffentlichung dieser Information, wonach die tschechischen Entsendevorschriften auch auf Fahrer im Straßengüterverkehr anzuwenden sind, überraschte die im Tschechienverkehr tätigen Transportunternehmen und führte zu einer erheblichen Verunsicherung. Erst auf Nachfrage des BGL wurde von Seiten der tschechischen Behörden mitgeteilt, dass alle bilateralen Verkehre mit der Tschechischen Republik, aber auch Kabotageverkehre in der Tschechischen Republik von den Entsendevorschriften betroffen

sind. Lediglich Transitfahrten durch die Tschechische Republik seien von den Entsendevorschriften ausgenommen.

Vor allem die Verpflichtung der Mitführung einer Übersetzung des Arbeitsvertrages in tschechischer Sprache verursachte bei den betroffenen Transportunternehmen einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungs- und Kostenaufwand. (To)

CARNET TIR



Palais des Nations

Das „Zollabkommen über den internationalen Warentransport mit TIR-Heften“ – üblicherweise als TIR-Übereinkommen bezeichnet – bildet die Grundlage für die vereinfachte Zollabwicklung von Zollgrenzen überschreitenden Beförderungen auf der Straße. Damit TIR-Transporte möglich

sind, muss in jedem Vertragsstaat des Übereinkommens ein Verband die Rolle des Zollbürgen übernehmen. In Deutschland hat der BGL diese Aufgabe inne. Er hat damit auch das Recht zur Ausgabe von Carnets TIR an deutsche Transportunternehmen.

Rechtliche Rahmenbedingungen für Änderungen des TIR-Übereinkommens

Auch für internationale Übereinkommen gibt es regelmäßig Verbesserungs- bzw. Modernisierungsbedarf. Den rechtlichen und organisatorischen Rahmen für derartige Änderungen bieten die Vereinten Nationen, deren Generalsekretär als Depositär des TIR-Übereinkommens auftritt. Änderungen des Übereinkommens werden von Vertretern der Vertragsparteien in diversen UN-Gremien diskutiert und beschlossen. Der BGL übt als deutscher Zollbürge sein Recht zur Teilnahme an entsprechenden Sitzungen aus, hat allerdings selbst kein Stimmrecht.

Digitalisierung des TIR-Verfahrens: „e-TIR“

Aktuell arbeiten die zuständigen UN-Gremien an der Übersetzung des bislang papiergebundenen TIR-Verfahrens in ein vollständig digitales Umfeld. Dabei sind sich alle Seiten grundsätzlich einig darüber, dass dieses Ziel schnellstmöglich erreicht werden muss. Wenn das elektronische TIR-Verfahren (e-TIR) Wirklichkeit wird, soll es dem Transportunternehmer möglich sein, seine „e-Garantie“ (das digitale Pendant des heutigen Carnet TIR) nach Bestellung bei seinem Verband sofort elektronisch freigeschaltet zu bekommen – ohne Verzögerungen durch den Postweg und an jeden gewünschten Ort. Er nimmt dann die Übermittlung der Transportdaten an die betroffenen Zollbehörden auf elektronischem Weg vor. Auch die Kommunikation zwischen den nationalen Zollbehörden, den Vereinten Nationen und den Zollbürgen wird im e-TIR ausschließlich elektronisch stattfinden. Das System wird deutlich schneller und flexibler.

Rechtliche Probleme von e-TIR

Allerdings muss eine Lösung gefunden werden, die mit den unterschiedlichen nationalen Gesetzgebungen von gegenwärtig 71 TIR-Vertragsstaaten kompatibel ist. Insbesondere die Notwendigkeit

der elektronischen Authentifizierung des Carnet-Inhabers stellt dabei eine Herausforderung dar. Heute legitimiert sich der Carnet-Inhaber durch seine Unterschrift auf dem Carnet TIR. Für elektronische Signaturen gibt es jedoch noch keine international gültigen Lösungen. Die Anforderungen sind national unterschiedlich, manche TIR-Vertragsstaaten stellen e-Signaturen nur an eigene Staatsbürger aus. Ausländische Transportunternehmer könnten dort schlicht keine e-TIR-Verfahren eröffnen, falls keine anderweitige Lösung zur Authentifizierung gefunden wird.

Technische Probleme von e-TIR

Mindestens ebenso schwer wiegt die Notwendigkeit, alle nötigen elektronischen Nachrichten im Rahmen eines TIR-Transports nicht nur exakt zu definieren, sondern in den völlig unterschiedlichen IT-Systemen der nationalen Zollbehörden umzusetzen. Zudem gilt es, die nötigen elektronischen Kommunikationsmöglichkeiten für alle Beteiligten zu schaffen, also neben den Zollbehörden vor allem für Transportunternehmer, bürgende Verbände und die International Road Union (IRU) als internationale Organisation im TIR-Verfahren. Schließlich stellt sich die Frage, wie, wo und durch wen ein TIR-Transport künftig dokumentiert werden soll, wenn kein Papierdokument zur Archivierung mehr existiert.

Klar ist bereits jetzt, dass der Weg über die Einrichtung einer zentralen, bei der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) in Genf angesiedelten Datenbank führen wird. Über diese Datenbank werden alle Kommunikationen an die Beteiligten vermittelt, in ihr laufen entsprechend auch alle Informationen zu einem e-TIR-Transport zusammen. Auf diese Art und Weise wird vermieden, dass jede nationale Zollbehörde Schnittstellen zu den Behörden aller anderen Vertragsstaaten aufbauen muss.

Stattdessen kommuniziert jede Zollbehörde ausschließlich mit der UNECE-Datenbank.

Auch die Transportunternehmer können die Daten ihres Transports mittels verschiedener Instrumente in die in die UNECE-Datenbank übermitteln. Schwierig wird es allerdings, wenn die Zollbehörden der vom Transport berührten Länder nationale Daten-Sonderwünsche für die elektronische Anmeldung haben. Solche Informationen können nicht über die UNECE-Datenbank gemeldet werden. Hier könnte das IRU-Webportal TIR-EPD helfen, das im selben Arbeitsgang die Erfassung und Übermittlung des TIR-Basisdatensatzes an die UNECE und die Übermittlung von Sondererfordernissen an nationale Behörden ermöglicht. Die nationalen TIR-Verbände arbeiten daher zusammen mit der IRU daran, dass TIR-EPD mit Einführung des eTIR-Verfahrens in allen Vertragsstaaten zugelassen bzw. sogar Teil des e-TIR-Systems wird.

Finanzierung von e-TIR

Für den Aufbau der TIR-Datenbank bei der UNECE und die Durchführung von Pilotprojekten stellte die IRU im Herbst 2017 im Rahmen eines „Memorandum of Understanding“ mit der UNECE einen Millionenbetrag zur Verfügung. Mittelfristig wird sich das Verfahren jedoch selbst tragen müssen. Das könnte bedeuten, dass z. B. die Kosten für Wartung und Unterhalt der UNECE-Datenbank den Endkunden – also den Carnet-Inhabern – angelastet werden müssen. Zugleich würde der Verzicht auf das Papier allerdings auch Einsparpotenzial mit sich bringen. Aktuell ist noch keine abschließende Lösung für die Finanzierung in Sicht.

Verfahren bei der Implementierung von e-TIR

72 oder mehr TIR-Vertragsstaaten werden auf keinen Fall eine gleichzeitige Einführung („Big bang“) von e-TIR gewährleisten können. Vielmehr soll es

den Staaten ermöglicht werden, zu einem Zeitpunkt eigener Wahl in das elektronische Verfahren zu wechseln. Dazu sollen die Vorschriften des e-TIR-Verfahrens in einem zusätzlichen Anhang 11 zum TIR-Übereinkommen niedergelegt werden. Staaten, die bei Inkrafttreten dieses Anhangs noch nicht für das e-TIR-Verfahren bereit sind, müssen dies dem Generalsekretär der Vereinten Nationen rechtzeitig schriftlich anzeigen. Sie können eTIR dann zu einem späteren Zeitpunkt annehmen und umsetzen. Die Durchführung eines e-TIR-Transports ist nur möglich, wenn alle vom Transport berührten Staaten bereits e-TIR praktizieren. Ist dies nicht der Fall, muss weiterhin ein Papier-Carnet TIR benutzt werden. Die EU, deren Zollbehörden bekanntlich aktuell mit den selbstgestellten digitalen Anforderungen des Unionszollkodex ringen, dürfte nicht zur vordersten Front der e-TIR-Staaten zählen, hat aber mittlerweile zumindest Interesse an Pilotverfahren bekundet.

Geografische Ausbreitung

Die Arbeiten an der Digitalisierung des TIR-Verfahrens haben das Übereinkommen wieder interessant gemacht für neue Vertragsstaaten. China und die Vereinigten Arabischen Emirate können seit kurzem unter TIR angefahren werden. Für Pakistan steht der erste TIR-Transport in Kürze bevor. Indien und Palästina sind bereits Vertragsstaaten, arbeiten jedoch noch an der praktischen Umsetzung. In letzter Vergangenheit haben Katar und Saudi-Arabien das TIR-Übereinkommen gezeichnet, das mit Inkrafttreten ihres Beitritts dann 74 Vertragsstaaten umfassen wird. Weiteres Interesse kommt aus Afrika, Südamerika und weiteren asiatischen Ländern. Auch wenn die neuen TIR-Staaten sich in der Regel eher nicht für TIR-Beförderungen durch deutsche Transportunternehmer anbieten, trägt die räumliche Expansion des TIR-Verfahrens zu dessen Stabilisierung bei und ist damit auch für das deutsche Transportgewerbe von Nutzen. (Ni)

A1-BESCHEINIGUNG – AKTUELLE ENTWICKLUNG

Bereits im letzten Berichtszeitraum wurde darüber berichtet, dass infolge langer Bearbeitungszeiten auf Seiten der Behörden viele Mitgliedsunternehmen nicht in der Lage sind, die vom EU-Recht geforderten A1-Bescheinigungen zum Nachweis der sozialen Absicherung der Fahrer im Ausland vorzulegen.

Der BGL hat sich inzwischen ein weiteres Mal an die Deutsche Verbindungsstelle Krankenversicherung – Ausland (DVKA) sowie an das BMAS gewandt und um eine Abhilfe der für die Transportlogistikunternehmen nicht einfachen Situation ersucht. Der BGL wies in den Schreiben unter anderem auf die Notwendigkeit einer EU-weiten Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit und deren behördlicher Umsetzung hin. Aus Sicht des BGL ist nur so eine effektive verwaltungsseitige Umsetzung der EU-Bestimmungen zur A1-Bescheinigung möglich.

Das BMAS teilte dem BGL mit, dass kurzfristig eine EU-weit koordinierte behördliche Umsetzung der Systeme der sozialen Sicherheit nicht durchsetzbar sei.

Ganz im Gegenteil sei die Kommission bei der Frage der kurzfristigen Aufenthalte der Fahrer im EU-Ausland in einer rechtlichen Prüfung zum Ergebnis gekommen, dass die Pflicht, vor Grenzübertritt – auch bei kurzfristigen Entsendungen – A1-Bescheinigungen zu beantragen, mit EU-Recht vereinbar sei.

Das BMAS konnte dem BGL gegenüber lediglich zusagen, dass in Verbindung mit der DVKA weiter an der Entwicklung praktikabler Lösungen gearbeitet werde. Der BGL wird die Möglichkeit weiterer verbandspolitischer Maßnahmen für die Zukunft eruieren müssen. (Dn)

