



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

IV-119 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates



Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Mittwoch, 4. April 2018

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Mittwoch, 4. April 2018

Tagesordnung

1. COM(2017) 797 final
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen in der Europäischen Union
(8760/EU XXVI.GP)

Hingewiesen wird auf die Einheitliche Länderstellungnahme vom 19. Februar 2018.
2. COM(2017) 793 final
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung eines Rahmens für die Interoperabilität zwischen EU-Informationssystemen (Grenzen und Visa) und zur Änderung der Entscheidung 2004/512/EG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 767/2008, des Beschlusses 2008/633/JI des Rates, der Verordnung (EU) 2016/399 und der Verordnung (EU) 2017/2226
(11634/EU XXVI.GP)
3. COM(2017) 794 final
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung eines Rahmens für die Interoperabilität zwischen EU-Informationssystemen (polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit, Asyl und Migration)
(11636/EU XXVI.GP)
4. COM(2017) 653 final
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge
(2381/EU XXVI.GP)

Hingewiesen wird auf die Gemeinsame Länderstellungnahme vom 19. Jänner 2018.

5. COM(2017) 647 final
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt
(161/EU XXVI.GP)

Hingewiesen wird auf die Gemeinsame Länderstellungnahme vom 19. Jänner 2018.
6. COM(2017) 648 final
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten
(2375/EU XXVI.GP)
7. COM(2017) 676 final
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung)
(9456/EU XXVI.GP)

Die Tagesordnungspunkte 2 und 3 sowie 4 bis 7 wurden jeweils unter einem behandelt.

Am Beginn der Sitzung berichtete **Ausschussvorsitzender Edgar Mayer (ÖVP/V)** über kürzlich eingelangte Dokumente:

Stellungnahmen der Länder:

- Stellungnahme des Oberösterreichischen Landtags zum Richtlinienvorschlag über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch
- Stellungnahme des Oberösterreichischen Landtags zum Vorschlag für eine Richtlinie über transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen in der Europäischen Union

Vorschläge der Kommission für Gesetzgebungsakte:

- Maßnahmenpaket der Kommission zur Vertiefung der Kapitalmarktunion

Arbeitstreffen der Taskforce zur Subsidiarität.

Bundesrat Stefan Schennach (SPÖ/W) berichtete über die Arbeitssitzung der Taskforce zur Subsidiarität. Darin sind VertreterInnen des Ausschusses der Regionen sowie Mitglieder der COSAC vertreten. Schennach und Mayer bedauerten, dass das Europäische Parlament niemanden zu den Sitzungen entsendet.

Tschechien, Dänemark und die Niederlande haben laut Schennach ambitionierte Beiträge geliefert. Klar sei, dass niemand die EU-Verträge aufschnüren wolle, bekräftigte er. Thematisiert worden seien zudem – auch von Deutschland und Luxemburg – die delegierten Rechtsakte. Angesprochen wurde eine Ausdehnung der Frist für Stellungnahmen im Rahmen der Subsidiaritätskontrolle und die Möglichkeit, eine zweite Schleife einzuziehen, sollten die Entwürfe der Kommission nach einer Überarbeitung starke Änderungen enthalten.

Dem Ausschuss standen folgende ExpertInnen zur Verfügung:

- Dr. Eva-Maria Fehringer (BM für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz)
- Mag. Theresa Stummer (BM für Inneres)
- Dr. Reinhard Schmid (BM für Inneres)
- Mg. Bernhard Pölzl (BM für Inneres)
- Dr. Michael Fruhmann (BM für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz)
- Mag. Savina Kalanj (BM für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz)
- Mag. Martina Winkler (BM für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz)
- Mag. Bettina Huber (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
- Mag. Claudia Nemeth (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
- Mag. Philipp Glanzer (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
- DI Robert Thaler (BM für Nachhaltigkeit und Tourismus)

- Dr. Ingomar Stupar (WKÖ)
- Mag. Andreas Gaggl (WKÖ)

- Mag. Victoria Oeser (WKÖ)
- Mag. Nikolai Soukup (AK)

Prekäre Arbeitsverhältnisse

Der Vorschlag der EU-Kommission zur Regelung atypischer und prekärer Beschäftigungsverhältnisse (Änderung der Richtlinie über transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen) stößt weiterhin auf geteilte Meinung im Bundesrat. Der EU-Ausschuss der Länderkammer schickte mit den Stimmen von **ÖVP und FPÖ** dazu eine **Mitteilung** nach Brüssel, in der die beiden Fraktionen ihre Bedenken zusammenfassen. Die **SPÖ** unterstützt hingegen die EU-Initiative. Ihr diesbezüglicher **Antrag auf Mitteilung** fand jedoch nicht die erforderliche Mehrheit.

Die Vorlage war bereits am 13. März Thema im Ausschuss, wobei auch damals die Meinungen zwischen SPÖ einerseits und den Regierungspartnern ÖVP und FPÖ andererseits auseinandergingen. Konsens herrschte aber darüber, dass atypische und prekäre Arbeitsverhältnisse keine wünschenswerte Entwicklung darstellen und Arbeitnehmerschutz wichtig sei, wie dies **Edgar Mayer (ÖVP/V)**, **Stefan Schennach (SPÖ/W)** und **Monika Mühlwerth (FPÖ/W)** explizit unterstrichen. Vor allem sollte es keine Beschäftigungsverhältnisse auf Abruf beziehungsweise Null-Stunden-Verträge geben, so die einhellige Meinung.

Auch das **Wirtschaftsministerium** sieht derartige Verträge äußerst kritisch und befürchtet, dass derartige Null-Stunden-Verträge durch den Kommissionsvorschlag eine gewisse Legitimation erfahren. Aus österreichischer Sicht sind auf jeden Fall Arbeitszeiten zu vereinbaren, wie die zuständige Beamtin des Ressorts unterstrich. Sie zeigte sich jedoch in dieser Hinsicht nicht allzu optimistisch und meinte, es sei jedenfalls anzustreben, dass die Mitgliedstaaten nicht gezwungen werden, Null-Stunden-Verträge vorzusehen.

Die Materie kam auch deshalb noch einmal auf die Tagesordnung des Ausschusses, weil man Gespräche mit den Sozialpartnern auf EU-Ebene abwarten wollte. So habe es Annäherungen bei der Mehrfachbeschäftigung gegeben, hieß es aus dem Wirtschaftsministerium, im Hinblick auf eine Begrenzung sollen etwa auch gesundheitliche Gründe geltend gemacht werden können. Bei allen anderen Punkten hätten die Sozialpartner jedoch keine Einigung erzielen können. Problematisch aus heimischer Sicht bleiben die Verfahrensvorschriften und die Kündigungsbestimmungen inklusive der Beweislastumkehr. Zur umstrittenen Definition des ArbeitnehmerInnenbegriffs liegen sehr viele unterschiedliche Vorschläge vor, sodass aus jetziger Sicht auch diesbezüglich noch keine Einigung in Sicht ist.

Die ArbeitnehmerInnen haben ein Recht auf bessere Information, bessere Arbeitsbedingungen und mehr Transparenz, machte **Ausschussvorsitzender Edgar Mayer (ÖVP/V)** klar, der Entwurf berge aber zu viele bürokratische Hürden in sich. Man müsse aufpassen, dass sich angesichts zu vieler Vorschriften UnternehmerInnen veranlasst sehen, niemanden mehr einzustellen, warnte **Monika Mühlwerth (FPÖ/W)**, denn damit wäre der Sache nicht gedient.

Die **ÖVP-FPÖ-Mehrheit** im Ausschuss stößt sich insbesondere daran, dass die Richtlinie auch für Selbständig Erwerbstätige geltend sein soll, was stark in die jeweiligen nationalen Rechtsordnungen eingreifen würde. Außerdem stellen die LändervertreterInnen die Sinnhaftigkeit zahlreicher neuer Informationspflichten und Mindestbedingungen in Frage. So soll der Arbeitgeber am ersten Tag des Beschäftigungsverhältnisses dem Arbeitnehmer eine schriftliche Information über dessen Arbeitsbedingungen zukommen lassen. Die Streichung

der derzeit üblichen Frist von zwei Monaten würde dem nationalen Gesetzgeber jeglichen Handlungsspielraums nehmen, so die Kritik. Ebenso will die EU vorschreiben, dass auch Änderungen im Arbeitsverhältnis spätestens an dem Tag des Wirksamwerdens der Änderung übergeben werden müssen, was aus Sicht des Bundesrates einschränkend wäre und eine Mehrbelastung durch höhere Bürokratie zur Folge hätte. Abgelehnt wird zudem die zwingende Beweislastumkehr zu Ungunsten des Arbeitgebers, da dies in keiner Weise auf nationale Bedingungen Rücksicht nehme. Die ÖVP-FPÖ-Ausschussmitglieder sprechen sich in diesem Zusammenhang für eine flexiblere Lösung aus. In vielen Bereichen sei aufgrund der guten sozialpartnerschaftlichen Regelungen eine elastischere Handhabung dieser zwingenden Beweislastumkehr wichtig, meinen sie.

Ähnlich sieht dies auch die Wirtschaftskammer, deren Vertreterin unterstrich, dass Vollzeitdienstverhältnisse noch immer 40% ausmachen und bei der Teilzeit ein hohes Schutzniveau herrsche. Man stehe einer Modernisierung der Richtlinie nicht im Wege, sagte sie, diese dürfe aber nicht mehr Bürokratie mit sich bringen.

Im Gegensatz dazu begrüßt die **SPÖ** den EU-Vorschlag ausdrücklich, zumal der Anteil an atypischen Beschäftigungsverhältnissen im Jahr 2016 bereits ein Viertel aller Arbeitsverträge betraf und mehr als die Hälfte der in den letzten zehn Jahren neu geschaffenen Arbeitsplätze atypisch waren. **Stefan Schennach (SPÖ/W)** wies auch darauf hin, dass vor allem der Anteil der jüngeren ArbeitnehmerInnen im Alter von 20 bis 30 Jahren mit befristeten oder sonstigen Verträgen oder auch keinem Vertrag doppelt so hoch ist wie bei den älteren ArbeitnehmerInnen.

Konkret unterstützen die SPÖ-BundesrätInnen im Sinne der europäischen Säule sozialer Rechte den verbesserten Zugang der ArbeitnehmerInnen zu Informationen über ihre Arbeitsbedingungen, ferner das Ziel, die Arbeitsbedingungen allgemein zu verbessern und die entsprechenden Normen auch effektiver durchsetzen zu können. Sie sprechen sich auch für eine größere Transparenz unter Vermeidung eines unnötigen Aufwands für die Unternehmen aus. Die im Vorschlag enthaltenen Mindestanforderungen bewerten die SPÖ-BundesrätInnen wie auch die Arbeiterkammer als einen Schritt in die richtige Richtung, halten diese aber für viel zu wenig ambitioniert. Sie drängen daher darauf, prekäre Beschäftigungen gänzlich zu untersagen beziehungsweise zurückzudrängen und fordern ein neues soziales Aktionsprogramm inklusive verbindlicher sozialer Mindeststandards auf hohem Schutzniveau. Die SozialdemokratInnen unterstützen ausdrücklich die Verpflichtung, ArbeitnehmerInnen über Modalitäten und die Vergütung von Überstunden bereits im Vorfeld zu unterrichten, Arbeit auf Abruf lehnen sie kategorisch ab.

Das übergeordnete Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie ist laut Kommission, sichere und verlässliche Beschäftigung zu fördern und gleichzeitig die Anpassungsfähigkeit des Arbeitsmarkts zu erhalten sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Um dieses zu erreichen, soll der Zugang der ArbeitnehmerInnen zu Informationen, etwa hinsichtlich ihrer Arbeitsbedingungen, erleichtert und die Arbeitsbedingungen vor allem in neuen und atypischen Beschäftigungsverhältnissen verbessert werden. Angestrebt wird auch die tatsächliche Durchsetzung der Bestimmungen für die Arbeitsbedingungen. Das Papier sieht etwa die Angleichung des Begriffs ArbeitnehmerIn an die Rechtsprechung des EuGH sowie die Aufnahme neuer Beschäftigungsformen in den Geltungsbereich der Richtlinie vor. Es soll auch ein schriftliches, erweitertes und aktualisiertes Informationspaket für die ArbeitnehmerInnen geben – etwa bezüglich der Probezeit, der Kündigung oder der Fortbildung - und zwar gleich ab dem ersten Tag und nicht, wie bisher innerhalb von zwei Monaten ab Beschäftigungsbeginn. Strittig in den Verhandlungen ist auch die Verpflichtung der ArbeitgeberInnen, auf Ersuchen der ArbeitnehmerInnen über das Vorhandensein sicherer und verlässlicher Arbeitsverhältnisse schriftlich zu informieren.

ArbeitnehmerInnen sollen sich in Hinkunft auch auf neue Mindestrechte stützen können, darunter unter anderem auf das Recht auf bessere Planbarkeit der Arbeitszeit, das Recht auf Ruhepausen und bezahlten Urlaub sowie das Recht auf verpflichtende Fortbildung ohne Lohnabzug. Die Höchstdauer der Probezeit soll sechs Monate betragen. Auch soll der Arbeitgeber in Hinkunft eine Mehrfachbeschäftigung nicht mehr verbieten dürfen.

Ein weiterer Aspekt des Vorschlags betrifft die Stärkung des Rechtsschutzes. ArbeitnehmerInnen sollen von den ArbeitgeberInnen verlangen können, schriftliche stichhaltige Gründe für eine Kündigung oder eine vergleichbare Maßnahme anzuführen. Geht es nach der Kommission, wird die Beweislastumkehr gelten.

Schutz der EU-Außengrenzen - Interoperabilität der Datenbanken

Allgemeine Zustimmung fanden im EU-Ausschuss des Bundesrats die beiden Verordnungsentwürfe der EU-Kommission zur Vernetzung (Interoperabilität) zwischen den EU-Informationssystemen im Zusammenhang mit den Personenkontrollen an den EU-Außengrenzen. Dabei handelt es sich um zwei weitgehend idente Vorschläge, die sich einerseits an die Schengen-Mitgliedstaaten und andererseits an alle EU-Mitgliedstaaten richten.

Die Union verfügt bereits über verschiedene Informationssysteme im Zusammenhang mit Grenzübertritten, die jedoch nicht miteinander verbunden sind, wodurch die Datenverwaltungsarchitektur für das Grenzmanagement und die Sicherheit derzeit fragmentiert und nicht kompatibel sind, gibt die Kommission in den Erläuterungen zu bedenken. Außerdem haben Strafverfolgungsbehörden praktisch keinen Zugang zu diesen Daten. Die Folge sind Informations- und damit auch Sicherheitslücken, die nun geschlossen werden sollen. Ziel ist laut Kommission eine Verbesserung des Grenzmanagements an den Schengen-Außengrenzen und damit auch ein Beitrag zur inneren Sicherheit der EU. Begründet wird die Initiative mit den steigenden Zahlen irregulärer Grenzübertritte in die EU und mit einer sich wandelnden, ständig präsenten Bedrohung der inneren Sicherheit, wie dies etliche Terroranschläge gezeigt hätten. Es sei daher notwendig, die Personenkontrollen an den Außengrenzen aber auch innerhalb des Schengen-Raums wirkungsvoll zu gestalten, um eine effektive Steuerung der Migration zu ermöglichen. Als Voraussetzung dafür sollen nun die Informationsinstrumente der EU für Grenzmanagement, Migration und Sicherheit zusammengeführt und gestärkt werden. Die Kommission unterstreicht in diesem Zusammenhang jedoch die "uneingeschränkte Achtung der Grundrechte, insbesondere des Rechts auf Schutz personenbezogener Daten".

Konkret will man damit seitens der EU einen raschen, unterbrechungsfreien, systematischen und kontrollierten Zugang zu den Informationen ermöglichen, eine Lösung bereitstellen, um Mehrfachidentitäten aufzudecken, ferner die Identitätsprüfung von Drittstaatsangehörigen vereinfachen und schließlich eine einheitliche Regelung des Zugangs der Strafverfolgungsbehörden zu den Informationssystemen anderer Behörden auf EU-Ebene erleichtern. Zur technischen und operativen Umsetzung wird auch von den Mitgliedstaaten ein Beitrag erwartet. Außerdem sollen die Bedingungen für den Datenschutz und die Datensicherheit verschärft und vereinheitlicht und die Anforderungen an die Datenqualität verbessert und harmonisiert werden. Es werden keine neuen Daten geschaffen, wurde im Ausschuss seitens des Innenministeriums festgehalten, auch an den Grundrechtsakten ändere sich nichts. Die statistischen Daten sollen auch zu strategischen Zwecken, etwa im Hinblick auf bedenkliche Reisebewegungen, genutzt werden.

Wie der zuständige **Experte des Innenministeriums** unterstrich, erwartet man sich von dieser Interoperabilität der unterschiedlichen Datenbanken einen hohen Mehrwert. Die Verhandlungen dazu verlaufen gut, berichtete er, während der österreichischen Präsidentschaft sind bereits Trilog-Verhandlungen möglich, sodass ein Abschluss im Jahr 2019 durchaus realistisch sei. Als Umsetzungszeitraum nannte er das Jahr 2023, was durchaus ambitioniert ist.

Er zeigte sich zuversichtlich, dass man in Zukunft international tätige Kriminelle, die oft ihre Namen wechseln und daher derzeit nicht zu finden sind, verfolgen könne. Die Erfassung der Daten werde bei Übertritt der EU-Außengrenzen erfolgen, betonte er gegenüber den **Bundesräten Edgar Mayer (ÖVP/V)** und **Ferdinand Tiefnig (ÖVP/O)**. Was den

Datenschutz betrifft, so sei die Übereinstimmung mit der neuen Datenschutz-Grundverordnung geprüft worden. Es werde bestimmte Behördenberechtigungen für den Zugang geben - je nachdem dürfe dann gesucht werden und je nachdem werde bestimmt, welcher Datenumfang bereitgestellt wird. Bei Vorliegen eines Datenmissbrauchs sei ein "Red link" vorgesehen, die Betroffenen werden dann das Recht zur Überprüfung haben, betonte der Experte gegenüber **Michael Lindner (SPÖ/O)** und **Hubert Koller (SPÖ/St)**. Der **Wiener FPÖ-Bundesrat Georg Schuster** unterstützte seinerseits die Zielsetzungen des Vorschlags und hält vor allem den Zugang der Strafbehörden zu den Daten für wichtig. Die EU müsse sich vor importiertem Terrorismus schützen, sagte er, mittel- bzw. langfristiges Ziel sollte es sein, die Asylanträge außerhalb der Schengen-Grenzen zu bearbeiten, nicht aber im Wunschland.

Konkret sollen das Schengener Informationssystem (SIS) mit seinem breiten Spektrum von Personenfahndungsausschreibungen, das Visa-Informationssystem (VIS) mit Daten über Kurzaufenthaltsvisa und das European Dactyloscopy System (Eurodac), das Fingerabdrücke von AsylwerberInnen und Drittstaatsangehörigen speichert, die die Außengrenzen irregulär überschritten haben oder sich illegal in einem Mitgliedstaat aufhalten, miteinander vernetzt werden.

Weitere drei Systeme sind in Planung, sie sollen die bestehenden ergänzen: So wurde bereits Einigung darüber erzielt, das Einreise-/Ausreisensystem (Entry-Exit-System – EES) zu etablieren, das das derzeitige System des manuellen Abstempelns der Reisepässe ersetzen soll. Im EES soll der Name des bzw. der Reisenden, die Art des Reisedokuments, biometrische Daten sowie Zeitpunkt und Ort der Ein- und der Ausreise von Drittstaatsangehörigen, die für einen Kurzaufenthalt in den Schengen-Raum kommen, elektronisch erfasst werden. Das vorgeschlagene Europäische Reiseinformations- und Genehmigungssystem (ETIAS) dient der Erfassung und Überprüfung von Angaben, die von der Visumpflicht befreite Drittstaatsangehörige vor ihrer Reise in den Schengen-Raum übermitteln. Bei dem in Aussicht genommenen Europäischen Strafregisterinformationssystem für Drittstaatsangehörige (ECRIS-TCN) wiederum handelt es sich um ein elektronisches System für den Austausch von Informationen über frühere Verurteilungen von Drittstaatsangehörigen durch Strafgerichte in der EU.

Diese sechs Systeme ergänzen einander und zielen ausschließlich auf Drittstaatsangehörige ab.

Der Vorschlag der EU-Kommission umfasst jedoch auch die Interpol-Datenbank für gestohlene und verlorene Reisedokumente (SLTD) sowie die Interpol-Datenbank zur Erfassung von Ausschreibungen zugeordneten Reisedokumenten (TDawn). Außerdem erstreckt er sich auf die Europol-Daten (EIS), soweit diese für das vorgeschlagene System ETIAS und für die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Abfrage von Daten über terroristische und sonstige schwere Straftaten von Bedeutung sind.

Zur Herstellung der Interoperabilität müssen auch technische Voraussetzungen geschaffen werden. Zu diesem Zweck sollen vier Interoperabilitätslösungen geschaffen werden: Ein Europäisches Suchportal (European Search Portal - ESP) mit einer einheitlichen Suchmaske für alle Informationssysteme. Dieses würde die gleichzeitige Abfrage mehrerer Systeme ermöglichen. Ferner ist ein gemeinsamer Dienst für den Abgleich biometrischer Daten (Shared biometric matching service, BMS) vorgesehen. Der gemeinsame Speicher für Identitätsdaten (Common identity repository - CIR) für alphanummerische Daten wäre die gemeinsame Komponente für die Speicherung biografischer und biometrischer Identitätsdaten von Drittstaatsangehörigen. Mit dem Detektor für Mehrfachidentitäten (Multiple Identity Detector - MID) würde geprüft, ob die abgefragten Identitätsdaten bereits in einer anderen Datenbank gespeichert sind.

Emissionsarmer Verkehr

Mit großer Skepsis beurteilten die Mitglieder des EU-Ausschusses des Bundesrats Legislativvorschläge der Kommission, die Teile eines Mobilitätspakets sind. Dieses zielt auf die Erhöhung des Anteiles emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge ab. Kritik wurde vor allem an den geplanten delegierten Rechtsakten laut, die die Mitwirkungsrechte der Mitgliedstaaten aushöhlen. Aber auch die Pläne zum Kombinierten Güterverkehr und die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkts mit einer eignen Regulierungsbehörde stoßen auf wenig Gegenliebe. Aufgrund der geplanten neuen Beschaffungsregeln befürchtet man zudem einen zu großen Druck auf den öffentlichen Personennahverkehr. Man kam daher im Ausschuss überein, diese Themen noch einmal zu beraten und Mitteilungen an die Kommission vorzubereiten.

Der Verkehr stellt eine wesentliche Komponente bei der Reduktion von CO₂-Emissionen dar, zu der sich die EU auch aufgrund des Pariser Klimavertrags 2015 verpflichtet hat, argumentiert die EU-Kommission. Mit der "Europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität" habe man dieser politischen Priorität besonderen Nachdruck verliehen. Da etwa 95% der Fahrzeuge auf den Straßen Europas nach wie vor mit fossilen Kraftstoffen fahren, drängt die EU nun darauf, den Einsatz "sauberer" Fahrzeuge deutlich voranzutreiben. Sie hat sich vorgenommen, dass im Jahr 2030 die durchschnittlichen CO₂-Emissionen sowohl bei neuen Pkw als auch bei neuen Lieferwagen 30% niedriger sind als 2021.

Mit der **Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge** will die EU bei öffentlichen Ausschreibungsverfahren der Nachfrage und der weiteren Verwirklichung sauberer Mobilitätslösungen verstärkt Impulse gegeben. Da die öffentliche Beschaffung als starker Nachfrageanreiz für die Industrie angesehen wird, sollen daher nun auch alle öffentlichen Auftraggeber – also Bund, Länder und Gemeinden - im Bereich der Vergaberichtlinien vom Anwendungsbereich der neuen Richtlinie erfasst werden. Neben dem Kauf wird gemäß dem Entwurf auch die Miete, das Leasing und der Ratenkauf von Straßenfahrzeugen erfasst. Ferner sollen auch bestimmte Erbringer öffentlicher Dienstleistungen - insbesondere der öffentliche Verkehr, aber etwa auch die Müllabfuhr etc. - den Verpflichtungen der Richtlinie unterliegen. Außerdem wird eine einheitliche Definition des Begriffs "sauberes Straßenfahrzeug" für bestimmte Fahrzeugklassen vorgeschlagen.

Als Ziele für die Neubeschaffung nennt die EU-Kommission im Bereich der Pkw und Lkw (bis 3,5 t) 35% bis 2025; für Busse sind 50% bis 2025 und 75% bis 2030 vorgesehen, für schwere Lkw ab 2025 10% und ab 2030 15%.

Dazu hielt der zuständige **Experte des Bundesministeriums für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz** im Ausschuss fest, im Bereich der Busse und schweren Lkw gebe es bislang nur Prototypen. Es stelle sich daher die Frage, was sein wird, sollte es nur wenige Produzenten solcher emissionsarmer Fahrzeuge geben bzw. sollten diese im EU-Ausland ansässig sein. Da derartige Fahrzeuge auch teurer sind als fossil betriebene, könnte damit ein enormer Druck auf den kommunalen Bereich entstehen, wie dies **Stefan Schennach (SPÖ/W)** und **Hubert Koller (SPÖ/St)** hinterfragten.

Die BundesrätInnen unterstützten in der Diskussion zwar die Ziele des Vorschlags, halten aber viele Bestimmungen für überschießend, den Zeitplan für die zu erreichenden

Beschaffungsquoten für zu ambitioniert und kritisieren vor allem eine aus ihrer Sicht zu weitgehende Befugnis, delegierte Rechtsakte zu erlassen. Die Kommission könnte nämlich, sollte der Vorschlag durchgehen, die Schwellenwerte für die CO₂-Auspuff- und Luftschadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen neu festsetzen, was dazu führe, dass die Kommission relativ kurzfristig die Rahmenbedingungen für die Beschaffung in diesem Bereich ändern könnte. Außerdem sei die Erweiterung des Anwendungsbereichs auf öffentliche Dienstleitungen unverhältnismäßig. Man befürchtet auch, dass höhere Investitionskosten in den Fuhrpark den günstigen und effizienten öffentlichen Verkehr gefährden könnten. Die taxative Aufzählung, was unter "sauberen Straßenfahrzeugen" zu verstehen ist, trage nicht der technologischen Entwicklung Rechnung, so die weiteren Bedenken. Dazu liegt auch eine kritische gemeinsame Stellungnahme der Länder vor.

Gegenüber **Bundesrat Christoph Längle (FPÖ/V)**, der die Bedeutung des Umweltschutzes unterstrich, aber die Machbarkeit der auf dem Tisch liegenden Pläne in Frage stellte, gab der **Ressortexperte** zu bedenken, dass die EU-Kommission keine Antwort darauf gebe, woher der Strom für E-Fahrzeuge kommen solle und wie man die dafür notwendige Infrastruktur so schnell aufbauen könne. Unbeantwortet geblieben seien auch die Fragen nach der Entsorgung der Batterien, denn dafür müsse man ein vollkommen neues System für die Sammlung, Entsorgung und das Recycling etablieren.

Auf breite Ablehnung stieß der Vorschlag der Kommission zu einer **Verordnung über den grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr**, mit der die Entwicklung von Fernbusverbindungen in ganz Europa und die Eröffnung von Alternativen zur Nutzung privater Pkw gefördert werden soll. Bei dieser Verordnung bleibe kein Stein auf dem anderen hieß es aus dem **Verkehrsressort**, die Widerstände der Mitgliedstaaten seien groß.

Die Kommission wiederum erhofft sich dadurch, die Emissionen aus dem Verkehr und die Überlastung der Straßen weiter zu verringern. Derzeit ortet die Kommission zu viele Hindernisse auf nationalen Märkten, die den Aufbau von Fernbusdiensten beeinträchtigen, sowie einen zu geringen Anteil nachhaltiger Personenverkehrsträger.

Der vorliegende Entwurf zielt darauf ab, diese Einschränkungen zu beseitigen. Er enthält unter anderem Bestimmungen, die von Unternehmen einzuhalten sind, darunter fallen auch Dokumente, die diesen Unternehmen vom Mitgliedstaat der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) und von der Genehmigungsbehörde auszustellen sind. Außerdem werden Sanktionen bei Verstößen festgelegt.

Dabei sehen die Ausschussmitglieder große Probleme, insbesondere auch hinsichtlich des Rechts auf den Zugang zu Busterminals für Busunternehmer. Anträge würden demnach nur aufgrund fehlender Kapazitäten abgelehnt werden können. Den zuständigen Terminalbetreiber würde sowohl die Pflicht treffen, "wirtschaftlich zumutbare" Alternativen zur Verfügung zu stellen, er hätte auch diesbezügliche Publizitätspflichten – etwa Verzeichnis aller Dienstleistungen und Preise sowie Planung der Kapazitätszuweisung. Das würde den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs vor privaten Kraftfahrern nicht mehr sicherstellen, so die Befürchtungen, die Gebietskörperschaften könnten keine Entflechtung von nationalem und internationalem Verkehr mehr vornehmen. Außerdem sei die Kostenfrage offen, zeigt sich auch das Verkehrsressort skeptisch.

Auf wenig Gegenliebe stößt zudem die Schaffung einer eigenen Regulierungsstelle. Diese soll eine unabhängige Behörde mit Sanktionsbefugnis gegenüber mitbeteiligten Behörden, Busterminalbetreibern und Antragstellern sein und über Beschwerden bezüglich des Zugangs zu Busterminals entscheiden. Diese Entscheidungen wären verbindlich und mittels Sanktionen durchsetzbar. Das käme einer Aushöhlung der Genehmigungsbehörden gleich, gibt das Verkehrsressort zu bedenken, außerdem sei eine zusätzliche Behörde mit

Mehrkosten verbunden. Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Verfahren widerspreche zudem dem österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetz.

Problematisch ist aus heimischer Sicht auch die Liberalisierung und Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie. Hier entscheidet laut Vorschlag die Genehmigungsbehörde jenes Mitgliedslandes, in dem sich der Ausgangspunkt der Linien befindet, und informiert die mitbeteiligten Mitgliedstaaten nur. Dagegen spricht sich auch die **Wirtschaftskammer** aus. Essentiell bleibt für diese die Wahlfreiheit. Eine unabhängige Regulierungsbehörde sieht die Wirtschaft positiv.

Abgelehnt wird auch die völlige Liberalisierung der Kabotage im Linienverkehr. Derzeit ist die Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr erlaubt und muss von der jeweiligen nationalen Behörde genehmigt werden. Die Kommission schlägt demgegenüber vor, dass die Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden kann und nach den Verfahrensvorschriften und Ausschlussgründen der EU-Verordnung genehmigt werden muss. Das käme einer Aushebelung des Kraftfahrlineengesetzes samt Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz gleich und würde eine völlige Öffnung des nationalen Marktes und dessen Unterwerfung unter das EU-Recht bedeuten, wird seitens des Verkehrsressorts gewarnt.

Die Überarbeitung der **Richtlinie über den Kombinierten Verkehr**, die den kombinierten Einsatz verschiedener Güterverkehrsträger (z. B. Lastkraftwagen und Züge) fördert, soll laut Kommission für die Unternehmen Anreize schaffen und diese somit motivieren, den Güterverkehr von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger wie Binnenschifffahrt, Seeverkehr und Schienenverkehr zu verlagern. Ziel ist es daher, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem Langstrecken-Straßengüterverkehr zu stärken. Erfasst werden soll auch der internationale Verkehr mit Drittstaaten, sofern auf EU-Territorium die Bedingungen des Kombinierten Verkehrs erfüllt sind.

Das alles steht auch im Einklang mit den Zielen des Weißbuchs für Verkehr aus dem Jahr 2010 und der Umsetzung es Pariser Abkommens zum Klimawandel. Der Richtlinienvorschlag wird seitens des Verkehrsressorts und des Bundesrats daher auch grundsätzlich unterstützt, gegen einige Bestimmungen wurden im Ausschuss jedoch Bedenken geäußert.

So wird das Vorhaben der Kommission, den Straßenvor- und -nachlauf erheblich zu erweitern, und zwar auf 150 km oder 20% der Entfernung (Luftlinie) der gesamten Transportstrecke auf EU-Gebiet, negativ bewertet. Außerdem drängt man aus heimischer Sicht darauf, klarzustellen, dass die Liberalisierung gemäß der geltenden Richtlinie nicht auf den nationalen Kombinierten Verkehr angewendet werden soll. Sonst käme es etwa dazu, dass ein Transport quer durch Europa zwar außerhalb Österreichs auf der Schiene erfolgt, in Österreich aber die Straße, beispielsweise die Brennerautobahn, benützt wird und dafür sogar noch Vergünstigungen erfolgen.

Bundesrätin Sonja Zwanzl (ÖVP/N) unterstrich in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung der Binnenschifffahrt und sprach sich für verbesserte Wettbewerbsbedingungen aus. Außerdem thematisierte sie die Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichts für kranbare Sattelaufleger auf 41 t. Dazu meinte die **Ressortexpertin**, in Österreich seien 44 t erlaubt. Sie warnte davor, die dafür zuständige Richtlinie für Maße und Gewichte aufzuschneiden, denn erst vor kurzem sei es bei den diesbezüglichen Verhandlungen gelungen, die Gigaliner abzuwehren.

Eine weitere Verordnung, die dem Ausschuss vorlag, sieht neue CO₂-Normen vor, um die Innovationsbereitschaft der Hersteller zu fördern und ihnen zu helfen, emissionsarme

Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, wie die Kommission in einer Pressemitteilung feststellt. Diese Initiative wird auch von der österreichischen Bundesregierung voll unterstützt, das Dossier soll während der heimischen Ratspräsidentschaft prioritär weiterverhandelt werden.

Der gegenständliche Gesetzesentwurf zur "Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen" legt für Hersteller von Personenfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen neue Emissionszielwerte fest.

Demnach wird die CO₂-Zielvorgabe für Hersteller für in der EU verkaufte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 um 30% im Vergleich zu 2021 reduziert. Für 2025 ist ein Zwischenziel von minus 15% vorgesehen. Damit will man sicherstellen, dass bereits jetzt Investitionen angestoßen werden, so die Kommission. Die künftigen CO₂-Ziele werden auf dem neuen WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) Testzyklus zur Ermittlung des Normverbrauchs und der CO₂-Emissionen basieren. Bei Übererfüllung erhält der Hersteller einen Bonus – ein Malus ist nicht vorgesehen.

Seitens der **Wirtschaftskammer** kam die Kritik, dass die Erreichung der Reduktionsziele auf dem Rücken der Industrie ausgetragen würden, man aber keine Maßnahmen setze, damit in allen Mitgliedstaaten die erforderliche Infrastruktur vorhanden ist.

Folgender Antrag auf Mitteilung wurde mehrheitlich von ÖVP und FPÖ angenommen:

ANTRAG AUF MITTEILUNG

An die Europäische Kommission, den Rat und das Europäische Parlament
der Bundesräte Edgar Mayer und Monika Mühlwerth
betreffend

COM (2017) 797 Vorschlag für eine Richtlinie über transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen in der Europäischen Union

eingebraucht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 4. April 2018

Der Präsident des Bundesrates wird ersucht, folgende Mitteilung gemäß § 13b Abs. 9 GO-BR an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Rat zu übermitteln.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

Antrag auf Mitteilung an die Europäische Kommission, den Rat der EU und das Europäische Parlament

gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

Am 21.12.2017 brachte die Kommission den zitierten Vorschlag für eine Richtlinie heraus. Die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen haben sich erheblich verändert, darum sah sich die Kommission veranlasst, diesen Vorschlag vorzulegen. Laut Unterlagen der Kommission gab es im Jahr 2016 verschiedene „atypische“ Formen der Beschäftigung, die Digitalisierung, der demographische Wandel und andere Themen haben diese Entwicklung herbeigeführt. Die aufgrund dieses Wandels ungeeignet gewordenen Rechtsvorschriften wurden in den Mitgliedstaaten adaptiert, was ein auf EU-Ebene zunehmend komplexeres Regelungssystem zur Folge hatte. Das Ziel der Richtlinie soll ein Verbesserter Zugang von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu Informationen bezüglich ihrer Arbeitsbedingungen, grundsätzlich verbesserte Arbeitsbedingungen und auch eine größere Transparenz am Arbeitsmarkt sein.

Der Bundesrat sieht sich veranlasst, insbesondere – wie auch in der gemeinsamen Länderstellungnahme der Verbindungsstelle der Bundesländer angemerkt – zu einigen Punkten Stellung zu nehmen. Grundsätzlich sollte der in Artikel 2 vorgeschlagene Geltungsbereich in Artikel 2 enger gefasst werden. Im derzeitigen Vorschlag wird die Richtlinie auch für Selbständig Erwerbstätige geltend, das würde sehr stark in die jeweiligen

nationalen Rechtsordnungen eingreifen. Es sind zahlreiche neue Informationspflichten und Mindestbedingungen dazugekommen, deren Sinnhaftigkeit in Frage gestellt wird sind. Infolge dieser Richtlinie (Artikel 3) soll der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ein schriftliches Dokument über seine Arbeitsbedingungen zukommen lassen, dies noch dazu am ersten Tag des Beschäftigungsverhältnisses. Die vorher übliche Frist von zwei Monaten wurde gestrichen, was den nationalen Gesetzgeber jeglichen Handlungsspielraums beraubt. Auch Änderungen im Arbeitsverhältnis müssen spätestens an dem Tag des Wirksamwerdens der Änderung übergeben werden. Dieser Bereich ist aus Sicht des Bundesrates ebenso sehr einschränkend für die Mitgliedstaaten und hat eine Mehrbelastung durch höhere Bürokratie zur Folge. Die zwingende Beweislastumkehr zu Ungunsten des Arbeitgebers mag auf den ersten Blick die Situation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erleichtern, jedoch nimmt sie in keiner Weise auf nationale Bedingungen Rücksicht. Es sollte zumindest die Möglichkeit einer flexibleren Lösung geben. In vielen Bereichen, gerade in Österreich ist aufgrund der guten sozialpartnerschaftlichen Regelungen eine elastischere Handhabung dieser zwingenden Beweislastumkehr wichtig.

Die horizontale Bestimmung unter Artikel 13, nach der die Mitgliedstaaten alle notwendigen Veranlassungen zu treffen haben, um zuwiderlaufende Bestimmungen in Einzel- oder Tarifverträgen und anderen Vereinbarungen zu ändern, ist unüblich und nicht akzeptabel.

Folgender Antrag auf Mitteilung erhielt nur die Stimmen der SPÖ und wurde somit abgelehnt:

ANTRAG AUF MITTEILUNG

an die Europäische Kommission, den Rat und das Europäische Parlament
des Bundesrates Stefan Schennach, Kolleginnen und Kollegen
betreffend

TOP 1: COM (2017) 797 final Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen in der Europäischen Union (008760/EU, XXVI. GP)

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 04. April 2018

Der Präsident des Bundesrates wird ersucht, die folgende Mitteilung gemäß § 13b Abs. 9 GO-BR an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Rat zu übermitteln.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

Antrag auf Mitteilung an die Europäische Kommission, den Rat der EU und das Europäische Parlament

gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

Die Europäische Kommission hat am 22. Jänner 2018 den Vorschlag für eine Richtlinie über transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen in der Europäischen Union vorgestellt, der das übergeordnete Ziel hat, sichere und verlässliche Beschäftigung zu fördern und die Lebens- und Arbeitsbedingungen insbesondere für atypische Arbeitsverhältnisse zu verbessern.

Aus dem erst kürzlich vorgestellten Vorschlag für eine Empfehlung des Rates zum Zugang zum Sozialschutz für Arbeitnehmer und Selbständige geht hervor, dass Selbständige und ArbeitnehmerInnen in atypischen Beschäftigungsformen einen erheblichen Anteil am Arbeitsmarkt ausmachen. Im Jahr 2016 betraf ein Viertel aller Arbeitsverträge ‚atypische‘ Formen der Beschäftigung, und mehr als die Hälfte der in den letzten zehn Jahren neu geschaffenen Arbeitsplätze waren ‚atypisch‘. Demnach waren im Jahr 2016 14% der Erwerbstätigen in der EU selbstständig, 8% hatten befristete Vollzeitverträge, 4% befristete Teilzeitverträge, 13% waren Festangestellte in Teilzeit und 60% ArbeitnehmerInnen mit dauerhafter Festanstellung in Vollzeit. Die Verbreitung atypischer Beschäftigungsverhältnisse und der Selbstständigkeit ist je nach Mitgliedstaat, Region, Sektor und Generation sehr unterschiedlich. Der Anteil der jüngeren ArbeitnehmerInnen im Alter von 20-30 Jahren mit befristeten Verträgen oder „sonstigen Verträgen oder auch keinem Vertrag“ ist doppelt so hoch wie bei den Älteren. Außerdem ist ein

geschlechtsspezifisches Ungleichgewicht erkennbar: Bei den selbstständig Erwerbstätigen herrscht eine starke Prävalenz von Männern, wohingegen bei Beschäftigten mit befristeten Verträgen und/oder Teilzeitverträgen eine starke Prävalenz von Frauen festzustellen ist.

In einigen Ländern waren Selbstständige nie ganz von den Sozialschutzsystemen erfasst. In 11 Ländern hatten Selbstständige im Jahr 2017 überhaupt keinen Zugang zum Schutz gegen Arbeitslosigkeit und in 10 Mitgliedstaaten waren sie nicht gegen Arbeitsunfälle oder berufsbedingte Verletzungen versichert und in drei Mitgliedsstaaten hatten sie keinen Anspruch auf Leistung bei Krankheit.

Der österreichische Bundesrat unterstützt das übergeordnete Ziel des Vorschlages, sichere und verlässliche Beschäftigung zu fördern und die Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Der Bundesrat kann auch die im Vorschlag genannten Einzelziele, wie

- den verbesserten Zugang der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu Informationen betreffend ihre Arbeitsbedingungen,
- die verbesserten Arbeitsbedingungen für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer,
- die bessere Einhaltung der Normen für die Arbeitsbedingungen durch verstärkte Durchsetzung und
- eine größere Transparenz unter Vermeidung unnötigen Aufwands für Unternehmen jeder Größe,

unterstreichen.

Die Kommission legt dar, dass sie diesen Vorschlag als eine der wichtigsten Initiativen zur Umsetzung der „Europäischen Säule sozialer Rechte“ erachtet. Der österreichische Bundesrat möchte an dieser Stelle festhalten, dass Österreich die Europäische Säule sozialer Rechte generell unterstützt und sich für eine Implementierung dieser sozialen Säule einsetzt.

Im Primärrecht steht geschrieben, dass der soziale Fortschritt eine Verpflichtung der Europäischen Union darstellt. Der Bundesrat ist erfreut, dass die Kommission den sozialen Fortschritt wieder auf die Agenda nimmt. Der vorliegende Vorschlag ist zu begrüßen und geht in die richtige Richtung.

Der Bundesrat möchte anmerken, dass wenn das Ziel des Vorschlages die Bekämpfung von prekärer Beschäftigung sein soll, Folgendes berücksichtigt werden sollte:

Die im Richtlinienvorschlag enthaltenen Mindestanforderungen bezüglich Arbeitsbedingungen sind ein Schritt in die richtige Richtung, allerdings schätzt diese der Bundesrat als zu wenig ambitioniert ein. Ihre Reichweite kann zudem durch Ausnahmen potenziell eingeschränkt werden.

Zur Erreichung der Zielsetzung der Förderung sicherer und verlässlicher Arbeitsbedingungen braucht es einen umfassenderen und ambitionierteren Ansatz zur Stärkung der Qualität der Arbeit, der darauf abzielt, prekäre Beschäftigung gänzlich zu untersagen beziehungsweise zurückzudrängen.

Ein neues soziales Aktionsprogramm inklusive verbindlicher sozialer Mindeststandards auf hohem Schutzniveau – in Verbindung mit der verbindlichen Verankerung des Nicht-Rückschritts-Prinzips – erachtet der Bundesrat als notwendig.

Ausdrücklich begrüßt wird die Verpflichtung, die ArbeitnehmerInnen über Modalitäten und die Vergütung von Überstunden bereits im Vorfeld zu unterrichten.

Kritisch betrachtet der Bundesrat jedoch die Informationspflicht und die entsprechende Mindestanforderung bezüglich der Referenzstunden und -tage, innerhalb jener ArbeitnehmerInnen vom Arbeitgeber aufgefordert werden können, zu arbeiten. Im Sinne der Bekämpfung prekärer Arbeitsverhältnisse sollte Arbeit auf Abruf (insbesondere Null-Stunden-

Verträge) europarechtlich untersagt werden und nicht – über die Unterrichtspflicht und weitere entsprechende Regelungen – eine zusätzliche Legitimation erfahren.

Der Bundesrat regt darüber hinaus an, den Begriff „Probezeit“ im Vorschlag genau zu definieren. Sollte unter diesem Begriff ein Zeitraum mit Verzicht auf Kündigungsfrist und Kündigungstermin gemeint sein, ist eine Mindestanforderung, wonach eine Probezeit nicht länger als sechs Monate dauern darf, kritisch zu bewerten, da dieser Zeitraum als zu lange angesehen wird.

