

[Mai 23]

Informationen der
Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft
Fachgruppe Bund + Länder
Arbeitskreis
Bundesfinanzverwaltung

INFORMATION

Aktuelle ver.di-Informationen aus der Bundesfinanzverwaltung

Neues aus dem Hauptpersonalrat beim BMF

Technische und personelle Ausstattung des ITZ Bund / IT-Sicherheit

In den letzten Tagen erreichten Pressemeldungen über Cyberangriffe auf mit dem ITZ Bund kooperierende Firmen und sich daraus ergebende Fragen der IT-Sicherheit die Öffentlichkeit.

Das ITZ Bund ist in den letzten Jahren zum wesentlichen IT Dienstleister des Bundes geworden. Die Funktionsfähigkeit der gesamten öffentlichen Verwaltung hängt an ihm.

ver.di weist darauf hin, dass, gerade im Lichte der derzeitigen vielerorts feststellbaren Einsparbemühungen des BMF, weder bei der technischen Ausstattung des ITZ Bund, noch beim Fachpersonal gespart werden darf. Qualifiziertes IT-Personal erhält man im Übrigen nur dann, wenn man in Eingruppierungsfragen über seinen Schatten springt. Der IT-Sicherheit ist in Krisenzeiten mit ihren umfangreichen, virtuellen Bedrohungen eine gebührende, hohe Bedeutung beizumessen.

In diesem Zusammenhang weist ver.di ferner darauf hin, dass es ein fataler Weg ist, die Verantwortung für IT Sicherheit auf die Beschäftigten in den Dienststellen vor Ort abzuladen.

Es ist mittlerweile Usus, dass Unterweisungen und Dienstunterrieche durch „Klickanleitungen“ oder durch „Filmchen“ ersetzt wurden. Dies ist für viele Kolleg*innen nicht nachvollziehbar.

Betroffen hiervon sind nicht nur die verschiedenen Anwendungen zur IT Sicherheit, wie z.B. „Kleopatra“. Auch Vereinfachungssoftware wie die Passwortsammlung „Keypass“ muss man erst einmal beherrschen.

Es ist zu einfach, zu meinen, dass mit der Veröffentlichung von schriftlichen Anleitungen oder Filmen ohne Nachfragemöglichkeit alle Beschäftigten zu IT Spezialisten werden. Das spiegelt mitnichten die Realität wieder und lässt die Kolleg*innen in permanenter Angst, etwas falsch zu machen, zurück.

Das Thema IT Sicherheit ist zweifelsohne ein Wichtiges. Wenn man dies leben will, muss auch Personal und Geld zur Verfügung gestellt werden, um das Personal angemessen zu schulen.



Bund + Länder

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

Impressum:

Eine Veröffentlichung der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft, Ressort 3, Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin
V.i.S.d.P.: Arbeitskreis Bundesfinanzverwaltung

Gesetz zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrer*innen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts / neue Herausforderungen für die Finanzkontrolle Schwarzarbeit

Das Mobilitätspaket I der Europäischen Union war ein lang und hart ausgehandelter Kompromiss in den Jahren 2017 bis 2020. Erste Maßnahmen wurden ab August 2020 umgesetzt, andere erst in den darauffolgenden Jahren. Die Entsenderichtlinie als Kernrichtlinie des Pakets sollte zum Februar 2022 starten. Nun wird sie endlich – deutlich verspätet - in nationales deutsches Recht umgesetzt.

Für ver.di und die anderen freien Gewerkschaften in der EU war es ein schwer zu ertragender Kompromiss, dass so genannte binationale Transporte und der Transitverkehr ausgenommen sind. ver.di tritt dafür ein, dass alle Beschäftigten für gleiche Arbeit gleiche Löhne erhalten.

Arbeitnehmer*innenfreizügigkeit und Niederlassungsfreiheit in den europäischen Verträgen zu regeln, ohne dass es einen europäischen Mindestlohn für mobile Beschäftigte gibt, fördert Preisdumping bei den Frachtpreisen.

Außerdem führt es zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen bei den Unternehmen. Das Ergebnis ist Sozialdumping und als letzte Konsequenz die Ausbeutung von Menschen.

Fahrer*innen aus Drittstaaten sind ebenfalls von den Regelungen betroffen, da sie gemäß der EU-Richtlinie nicht schlechter gestellt werden dürfen.

Neu ist insbesondere:

1. Die grundsätzliche Anwendbarkeit des Entsenderechts auf den Straßenverkehrssektor wird klargestellt. Insbesondere für Arbeitnehmende, die Kabotagebeförderungen oder nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats.
2. Auf Arbeitnehmende, die Transit- oder bilaterale Transportoperationen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr für Unternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat durchführen, finden die Entsendevorschriften grundsätzlich keine Anwendung.
3. Die Verwaltungsvorschriften zur Kontrolle und Durchsetzung der Entsenderegeln werden für die Entsendung von Arbeitnehmer*innen im Straßenverkehrssektor konkretisiert.
4. Es wird eine mehrsprachige, öffentliche Schnittstelle zum Binnenmarktinformationssystem ("IMI") eingeführt, zu der die Unternehmen des Straßenverkehrssektors Zugang haben, über die sie Entsendeinformationen zuleiten und aktualisieren sowie erforderlichenfalls weitere relevante Dokumente an das IMI zuleiten können.



Bund + Länder

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

Das Problem an der Richtlinie und auch an den Regelungen des Gesetzentwurfes ist, dass es tatsächlich sehr schwer prüfbar ist, wann eine Entsendung vorliegt und wann nicht. Es verlangt erheblichen Sachverstand und Erfahrung, um hier ein qualifiziertes Prüfergebnis vorlegen zu können. Besonders schwierig wird es, wenn der Fahrer auf seinem Weg durch Europa den LKW öfters be- und entlädt.

Rechtsklarheit für Fahrer*innen, Unternehmen und Kontrollbehörden bei den mitzuführenden Unterlagen ist jetzt immerhin gegeben. Das Fahrpersonal muss nun eine Entsendemeldung mitführen, wenn eine Kabotagefahrt durchgeführt wird. Kabotage ist das Erbringen von Transportleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Aus der Meldung gehen Entsendedauer und Arbeitgeber hervor.

ver.di weist erneut darauf hin, dass die effiziente Kontrolle des Straßenverkehrssektors und aller Wirtschaftsbereiche durch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit nur mit einer deutlichen Änderung der Einstellungspraxis der Zollverwaltung, der Besetzung aller offenen Stellen und einem erheblichen Bürokratieabbau erfolgen kann.

Organisationsreform der Sachgebiete C

ver.di fordert, die geplante Organisationsreform der Sachgebiete C (Kontrollen) der Hauptzollämter, die mit einer teilweisen Reduzierung des Personals geplant ist, umgehend auszusetzen.

Schon seit Bekanntwerden dieser Pläne kritisiert ver.di, dass es ein Unding ist, mit dem erhobenen Zahlenmaterial aus dem Jahr 2016, sieben Jahre später Personalreduzierungen begründen zu wollen.

Auch die durchgeführten Informationsveranstaltungen der Generalzolldirektion mit den Interessenvertretungen konnten kein Licht ins Dunkel bringen. Die zu Grunde liegenden „Indikatoren“ zur Risikoabwägung sind schlichtweg nicht schlüssig. Ein Beispiel für die Folgen dieses ungenügenden Machwerks:

An der Schweizer Grenze plant das Bundesinnenministerium Grenzkontrollen einzuführen. Die Bundespolizei kann das nicht alleine leisten. Es gibt deshalb Forderungen, den Zoll zur Unterstützung einzubinden.

Aber:

Durch o.g. Reform sollen im zuständigen Hauptzollamt Singen 60 von 230 Dienstposten gestrichen werden. Die Kontrolleinheit Verkehrswege (KEV) soll andernorts angesiedelt werden. Es ist schlichtweg nicht möglich, die Bundespolizei zu unterstützen und die originären Aufgaben des Zolls an dieser Drittlandsgrenze der EU wahrzunehmen.

Deshalb die klare Forderung von ver.di: Setzt diese Reform aus, erhebt aktuelle Zahlen und entscheidet dann auf dieser Grundlage unter Einbeziehung der Personalvertretungen. Alles andere ist Nonsens!



Bund + Länder

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft