

Positionspapier: Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen im Verkehr der EU-Mitgliedsstaaten

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



1. Ausgangssituation:

Durch die Erweiterung der Europäischen Union im Jahr 2004 hat sich das Lohn- und Sozialkostengefälle erheblich verstärkt. Der Anreiz, große Fuhrparkflotten in EU-Beitrittsländer mit günstigen Lohn- und Fiskalbedingungen auszuflaggen, ist unverändert hoch. Unter Ausnutzung der bisherigen Rahmenbedingungen zur Dienstleistungsfreiheit im Verkehr erfolgt in diesen Fällen jedoch nur eine Pro-Forma-Verlagerung der Fuhrparks. Tatsächlich bleiben die in EU-Beitrittsländer ausgeflaggten Fuhrparkkapazitäten in den von ihnen bedienten Hauptmärkten stationiert, ohne dass für deren Halter eine Niederlassungspflicht besteht. Die jeweiligen Sozial- und Fiskalbedingungen der Ausflaggungsstaaten werden auf diese Weise unmittelbar in die Zielmärkte „exportiert“. Unfairer Verdrängungswettbewerb unter Einsatz von Personal aus den Ausflaggungsländern mit niedrigeren Sozial- und Lohnkosten ist die Folge. So hat sich beispielsweise ein lettisches Unternehmen, das philippinische Arbeitnehmer mit lettischer Arbeitserlaubnis einsetzt, in einem norddeutschen Hafen fest etabliert. Es bietet vornehmlich Seehafenhinterlandverkehre innerhalb Deutschlands aber auch EU-weit zu lettischen Arbeits- und Sozialbedingungen an, ohne sich an die Standortbedingungen in Deutschland halten zu müssen. Zahllose Beispiele, die in ähnlicher Weise das Sozialkostengefälle nutzen, sind vor allem in Binnen- und Seehäfen sowie Kombibahnhöfen zu beobachten.

Während Fahrzeuge faktisch auf Dauer außerhalb des Zulassungsstaats stationiert bleiben, kehrt das Fahrpersonal nur noch sporadisch nach mehreren Wochen/Monaten zum jeweiligen Heimatstandort zurück. Der Personalaustausch erfolgt per Bus und teilweise durch Low-Cost-Airlines. Durch den wochen- und monatelangen Einsatz des Fahrpersonals fernab des Heimatstandorts sind Ruhezeiten und die private Freizeit an den Aufenthalt im Fahrerhaus gebunden. Europaweit entwickelte sich hieraus ein modernes Nomadentum für Zehntausende von Fahrern. Zwei EU-Länder sahen sich zwischenzeitlich veranlasst, das Verbringen von Wochenruhezeiten im Fahrerhaus zu untersagen und mit empfindlichen Strafen zu sanktionieren. Als „Ausweichreaktion“ ist jedoch zu beobachten, dass Wochenruhezeiten häufig in benachbarten EU-Ländern absolviert werden, das Fahrpersonal seine Ruhe- und Freizeit gleichwohl nicht am Heimatstandort und in seinem sozialen Umfeld verbringen kann.



Unfaire Wettbewerbsverzerrungen, die sich aus der „Quasi-Niederlassung“ gebietsfremder Unternehmen in einigen EU-Ländern ergeben, sind gravierend. So sind beispielsweise die Verkehrsanteile von Unternehmen aus den EU-15 Ländern im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland in den vergangenen Jahren stark rückläufig. Die Mautstatistik weist für diese Länder teilweise Verkehrsanteile am mautpflichtigen Verkehr in Deutschland von unter einem Prozent aus. Dagegen haben die mautpflichtigen Verkehre einiger EU-Beitrittsländer „explosionsartig“ zugenommen. Die Mautstatistik in Deutschland belegt, dass mittlerweile nahezu 40 Prozent aller mautpflichtigen Verkehre durch gebietsfremde Transportunternehmen geleistet werden. Ca. drei Viertel dieser Verkehre entfallen auf EU-Beitrittsländer. Der Markttrend zur Verdrängung gebietsansässiger Anbieter und die damit einhergehenden Arbeitsplatzverluste west- und südwesteuropäischer Unternehmen halten unvermindert an. Starke Zuwachsraten, die auf pro forma ausgeflaggte Fuhrparks zurückgehen, sind aus der Verkehrsstatistik unmittelbar herleitbar.

2. Lösungsvorschlag

Um faire Wettbewerbsverhältnisse in den grenzüberschreitenden Verkehrsmärkten und auch im Kabotageverkehr wieder herzustellen, könnte auf Grundlage des Artikel 91 Abs. 2, AEUV eine Neujustierung der Dienstleistungsfreiheit vorgenommen werden. Ziel muss es sein, die rechtliche Abgrenzung zwischen Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit für den Verkehrssektor klarer zu regeln. Dabei kommt es darauf an, die Dienstleistungsfreiheit in der Praxis tatsächlich auf eine „vorübergehende“ Betätigung in den jeweiligen Mitgliedsländern zu beschränken. In allen anderen Fällen sollten Verkehre, die eine regelmäßige Betätigung im jeweiligen Mitgliedsland voraussetzen, nicht weiterhin vom Begriff der Dienstleistungsfreiheit gedeckt sein. Anhand der digitalen Tachografenaufzeichnungen lässt sich der jeweils regionale Unternehmensschwerpunkt im ein- und ausgehenden grenzüberschreitenden Verkehr sowie bei nationalen Verkehren feststellen. Dienstleistungsfreiheit ist nicht anzunehmen, wenn Fahrzeuge dauerhaft in Ländern stationiert werden, in denen diese nicht registriert sind, aber dennoch in erheblichem Umfang grenzüberschreitende Verkehre oder Kabotagetransporte durchführen. Wird ein Fahrzeug/Fuhrpark – gemessen an den Verkehrsleistungen – nicht überwiegend mit Transporten von und zum jeweiligen Zulassungsland beschäftigt, sollte eine Niederlassungspflicht in demjenigen Mitgliedsland begründet werden, auf das die höchsten Verkehrsanteile entfallen. Unfairer Wettbewerb zur Nutzung des Lohn- und Sozialkostengefälles wäre über diesen Weg einzudämmen.

Hinsichtlich des Verbringens von Wochenruhezeiten auf den Fahrzeugen könnte durch eine begleitende, zusätzliche Maßnahme für mehr fairen Wettbewerb gesorgt werden. Die einschlägige Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Art 8, Abs. 8 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr könnte dergestalt geändert werden, dass nur eine gewisse Anzahl verkürzter Wochenruhezeiten im Fahrerhaus verbracht werden darf und der Fahrer seine regulären Wochenruhezeiten jeweils am Heimatstandort in seinem sozialen Umfeld zu verbringen hat. Das derzeitige „Nomaden-Dasein“ des eingesetzten Fahrpersonals würde dadurch beendet. Es könnte sichergestellt werden, dass Fahrern keine soziale Entfremdung mehr droht, weil monatelange Abwesenheitszeiten vom Heimatstandort nicht mehr zulässig wären. Eine Erhöhung der Anzahl erlaubter verkürzter Wochenruhezeiten, um Umläufe in Gesamteuropa auch über zwei- oder dreiwöchige Rundläufe abwickeln zu können, wäre mit einer entsprechenden „Kompensationsregelung“ zur Nachholung der Wochenruhezeiten in den jeweiligen Heimatstandorten zu verbinden.

Frankfurt am Main, den 13.02.2015