

Pressemitteilung vom 24.10.2014: Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

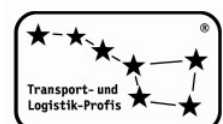
## **EU-Kommission soll sich nicht zum Steigbügelhalter für Sozialdumping machen**

BGL fordert sozial nachhaltige Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr

**BGL, Leipzig, 24.10.2014:**

**Anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2014 fordert der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. von der neuen EU-Kommission mehr Unterstützung im Kampf gegen das im Straßengüterverkehr grassierende Sozialdumping ein. Der Wettbewerb innerhalb der EU müsse nicht nur in ökologisch sondern auch in sozial nachhaltigen Bahnen verlaufen.**

In seinem mittlerweile zum unfreiwilligen „Klassiker“ avancierten Kabotagebericht hatte die alte EU-Kommission im April aus einer diffusen Datenbasis heraus teilweise abenteuerlich anmutende Schlüsse gezogen. Dass das von ihr berechnete fiskalische Belastungsniveau in Deutschland dreimal höher ist als das in Rumänien, hielt die alte EU-Kommission ebenso wenig davon ab, von einem „gemeinsamen Transportmarkt“ zu fabulieren, wie die Tatsache, dass 97 % der EU-weiten Kabotage in den „alten“ EU-Staaten durchgeführt werden – im Gegenzug aber die Hälfte der EU-weiten Kabotageleistungen von Lkw aus den EU-Beitrittsstaaten erbracht wird (siehe Anlage 1). Vor diesem Hintergrund drängt die alte EU-Kommission darauf, alle Kabotagebeschränkungen fallen zu lassen. Laut der aktuell gültigen Regelung darf ein EU-Lkw in einem fremden EU-Land im Anschluss an einen grenzüberschreitenden Transport nur max. drei Inlandtransporte in diesem fremden EU-Land durchführen. Spätestens dann muss er das Land verlassen, der Fahrer kann den Weg nach Hause einschlagen. Dabei wird in Brüssel verkannt, dass die vertraglich gesicherte Dienstleistungsfreiheit dazu missbraucht wird, die Niederlassungsfreiheit auszuhöhlen und Sozialdumping zu betreiben. Dies führt zur künstlichen Schwächung von



Unternehmen, die sich einer ungleichen fiskalischen und sozialen Wettbewerbsposition stellen müssen.

Der Alltag vieler osteuropäischer Trucker – trotz der noch gültigen Kabotagebeschränkungen – beweist dies. Die Situation erinnert fatal an die Lebensumstände chinesischer Wanderarbeiter: Lkw-Fahrer aus nahezu allen mittel- und osteuropäischen Ländern füllen an Wochenenden in Westeuropa Rastplätze sowie Sammelplätze von Umschlagterminals und Hafenanlagen. Sie leben in Fahrerhäusern, fernab von sanitären Einrichtungen zwischen gespannten Wäscheleinen, Gaskochern und Campinggrills. Wochenruhezeiten und tagelange Wartezeiten werden oft genug bis zum nächsten Auftrag zugebracht. Vielfach vergehen Wochen und Monate, bis Fahrer ihre Familien wieder sehen oder soziale Kontakte in der Heimat gepflegt werden können.

Der BGL fordert ein Ende des modernen Nomadentums. Das Verbot des Verbringens von Wochenruhezeiten im Fahrerhaus, das Frankreich und Belgien durchsetzen wollen, wird daran kaum etwas ändern, meint der BGL. Der Ball liegt im Feld derjenigen, die diese Verhältnisse politisch zu verantworten haben oder aus dieser Art des Sozialdumpings ihren Nutzen ziehen. In diesem Punkt tragen gerade die Auftraggeber in Industrie und Handel eine besondere Verantwortung, der sie bislang kaum nachkommen.

#### **Anlage 1: Kabotage in der EU im Jahr 2012**

**Ergänzende Informationen hierzu** finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 30–34.