

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



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227  
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

## Stellungnahme

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



## Multilaterales CEMT-Genehmigungskontingent/Aktuelle Entwicklungen

Frankfurt am Main, den 20.07.2016



Im Zuge der Mitteilung über das multilaterale CEMT-Genehmigungskontingent und die Kontingentsmitteilung für das Jahr 2017 wurde der BGL mit Schreiben des BMVI vom 23.06.2016 über aktuelle Entwicklungen des CEMT-Genehmigungskontingentes informiert. Hierzu gehörte insbesondere der aktuelle Stand des sog. CEMT-Qualitätskapitels, welches im Jahr 2015 durch die Verkehrsministerkonferenz beim Internationalen Transport Forum (ITF) beschlossen wurde und zum 01.01.2016 in Kraft getreten ist.

Der BGL nimmt dies zum Anlass, zu dem sog. Qualitätskapitel und dem im Schreiben vom 23.06.2016 beschriebenen Stand der Umsetzung Stellung zu nehmen.

### **Angebliche Harmonisierung von Wettbewerbsbedingungen**

Dem Schreiben des BMVI vom 23.06.2016 ist zu entnehmen, dass mit dem CEMT-Qualitätskapitel „möglichst weitergehend harmonisierte Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr“ in den 43 europäischen CEMT-Mitgliedsstaaten geschaffen werden sollen. Konkret sollen CEMT-Mitgliedsstaaten ihr nationales Recht an die Standards aus dem Qualitätskapitel anpassen, um so den Status eines „Qualitätsstaates“ zu erlangen. Eine am 22.06.2016 veröffentlichte Pressemitteilung des ITF anlässlich der Verabschiedung des Qualitätskapitels spricht sogar von einem „major step towards harmonisation of conditions in the Pan-European road freight transport market“.

Die einzelnen inhaltlichen Voraussetzungen sind auf S. 3 des Qualitätskapitels ausführlich dargestellt. (Dem BGL liegt die Fassung „ITF (2015)3FINAL“ vor.) Sie lehnen sich bezüglich der Vorschriften zum Berufszugang (Kapitel II), der Lenk- und Ruhezeiten und der Aus- und Weiterbildung der Fahrer (Kapitel III) sowie der Regelungen über Kontrollen und Geldbußen (Kapitel IV) zweifelsfrei stark an das EU-Recht an. Auf diese Weise soll – so ist jedenfalls die Intention - eine Angleichung des Rechtsrahmens der CEMT-Staaten an den EU-Raum erfolgen.

Dies als eine umfassende und realitätsbezogene Umsetzung des Ziels einer „Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen“ im Güterkraftverkehr zu bezeichnen, ist nach Ansicht des BGL absolut überzogen. Selbst wenn in Bezug auf die genannten Rahmenbedingungen eine Angleichung der Rechtsordnung des gewerblichen Güterkraftverkehrs in den 43 europäischen CEMT-Mitgliedsstaaten an die Rechtsordnung des EU-Raums erfolgen wür-

de, was bereits als sehr ambitioniert zu bewerten ist, so wäre hiermit mitnichten eine „Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen“ gegeben. Vielmehr würde es sich in diesem Fall weitestgehend nur um eine Harmonisierung der Markt- und Berufszugangsbedingungen handeln, wie sie bereits in der EU gegeben ist.

Von einem echten harmonisierten Wettbewerb ist der gewerbliche Güterkraftverkehr selbst innerhalb der EU weit entfernt. Neben weiterhin bestehenden fiskalischen Wettbewerbsverzerrungen – eine immer wieder auf der Agenda stehende zumindest teilweise Harmonisierung der Energiesteuersätze für Dieselkraftstoff durch Anhebung des EU-Mindestsatzes ist bislang stets gescheitert – existieren nach wie vor große Unterschiede in den Sozialstandards. Nicht harmonisierte Wettbewerbsbedingungen selbst zwischen den EU-Mitgliedsstaaten und zunehmendes Sozialdumping führen in Deutschland seit Jahren zu einem immer weiter steigenden Anteil Gebietsfremder an den mautpflichtigen Verkehren (aktuell bereits über 40 Prozent). Darüber hinaus fehlt es an wirksamen Kontrollen der in Deutschland geltenden Mindestlohnbestimmungen im grenzüberschreitenden Verkehr und bei den Kabotagetransporten. Immer häufiger werden Fahrzeuge in Standorte osteuropäischer EU-Staaten umgeflagt, obwohl Fahrzeug und Fahrer faktisch dauerhaft zur Durchführung grenzüberschreitender Verkehre oder innerdeutscher Beförderungen in Deutschland verbleiben.

Der EU-Binnenmarkt ist im Transport- und Logistiksektor demzufolge nicht durch harmonisierte Wettbewerbsbedingungen geprägt. Speziell das nach wie vor bestehende starke Lohn- und Sozialgefälle gerade zwischen West- und Osteuropa wird durch Sozialdumping auf den westeuropäischen Verkehrsmärkten marktwirksam. Daran ändern auch weitgehend angegliche Voraussetzungen des Markt- und Berufszugangs nichts Grundlegendes. Eine Angleichung ausschließlich der Rechtsordnung im Markt- und Berufszugang in osteuropäischen CEMT-Mitgliedsstaaten kann damit niemals gleichgesetzt werden mit einer „Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen“ für den Transportlogistiksektor.

### **Verfahren bei der Überprüfung der Kriterien des Qualitätskapitels**

Aus Sicht des BGL ist zudem das Verfahren der Überprüfung einzelner CEMT-Mitgliedsstaaten als Bewerber um die Anerkennung als „Qualitätsstaat“, wie es in Kapitel

V sowie im Anhang (Appendix 1) des CEMT-Qualitätskapitels aufgeführt ist, äußerst kritisch zu sehen.

Um den Status „Qualitätsstaat“ zu erwerben, muss ein CEMT-Mitgliedsstaat eine Übereinstimmung seiner nationalen Rechtsordnung mittels einer „Checkliste“ und ergänzenden Dokumenten bei der ITF einreichen. Diese Bewerbung soll zunächst vom ITF-Sekretariat vorgeprüft werden; die eigentliche Überprüfung der Bewerbung soll im Anschluss durch eine von der Arbeitsgruppe bei der ITF (Road Transport Group) eingesetzte „Unterarbeitsgruppe“ (sub-group) erfolgen. Die Entscheidung über die Anerkennung des Bewerberstaates als „Qualitätsstaat“ ist einstimmig zu treffen.

An dem vorgesehenen Verfahren ist aus Sicht des BGL zu bemängeln, dass die Bewerbung des jeweiligen Staates eine reine „Selbstauskunft“ ist. Geprüft werden können nur Unterlagen, die der Bewerberstaat aus freien Stücken zur Verfügung stellt. Die Organe des ITF besitzen demgegenüber keine Kompetenz, Kontrollmaßnahmen in den jeweiligen Bewerberstaaten durchzuführen. Letztlich dürfte die Prüfungstätigkeit der Unterarbeitsgruppe beim ITF lediglich darin bestehen, die eingereichten Unterlagen (z.B. Gesetzestexte) durchzusehen und auf ihre Plausibilität und Übereinstimmung mit den maßgeblichen Kriterien zu überprüfen. Das Verfahren ist in Bezug auf Prüfungstiefe und Nachvollziehbarkeit der geprüften Inhalte nicht zu vergleichen mit dem umfangreichen Verfahren, wie es die „Kopenhagener Kriterien“ im Falle eines Beitrittsgesuchs zur Europäischen Union vorsehen.

Aus Sicht des BGL besteht damit die Gefahr, dass CEMT-Mitgliedsstaaten, insbesondere solche aus Osteuropa, als sog. „Qualitätsstaat“ anerkannt werden, ohne dass dies durch eine ausreichende Faktenbasis belegt wäre. Bereits innerhalb der EU kommt es zu Wettbewerbsverzerrungen durch die ungleiche Intensität der Überprüfung bestehender Vorschriften. In Bezug auf Nicht-EU-Staaten, die als sog. „Qualitätsstaaten“ anerkannt sein werden, ließen sich derartige Wettbewerbsverzerrungen noch weniger vermeiden.

### **Aufstockung der CEMT-Basiskontingente**

In diesem Zusammenhang ist die diskutierte Aufstockung des CEMT-Basiskontingents für anerkannte „Qualitätsstaaten“, wie dies aus dem Schreiben des BMVI vom 23.06.2016

hervorgeht, aus Sicht des BGL mit Nachdruck abzulehnen. Eine Aufstockung der Kontingente hätte eine weitere Marktöffnung zur Folge, von der insbesondere osteuropäische CEMT-Mitgliedsstaaten aufgrund der oben geschilderten Wettbewerbsverzerrungen profitieren würden. Diese Staaten weisen ein Lohn- und Sozialgefälle im Vergleich zu Deutschland auf, das die beschriebenen Differenzen zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten bei weitem übertreffen dürfte. Hinzu kämen die fehlenden Überprüfungsmöglichkeiten selbst bei der Erfüllung der Markt- und Berufszugangsbedingungen bei Unternehmen aus diesen Staaten.

Der perspektivisch uneingeschränkte Zugang osteuropäischer CEMT-Mitgliedsstaaten zum deutschen Güterkraftverkehrsmarkt wäre aus Sicht des BGL ein weiterer Schritt, das heimische Transportlogistikgewerbe in Deutschland immer weiter vom Markt zu verdrängen. Aus BGL-Sicht liegt die entscheidende Voraussetzung einer Marktöffnung nicht in einer – ohnehin kaum kontrollierbaren - Angleichung der Berufs- und Marktzugangsbedingungen, sondern in einer marktwirksamen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen. Für Letzteres ist aber das Ausmaß des bestehenden Lohn- und Sozialgefälles entscheidend. An diesem Gradmesser müssen sich nicht nur Marktöffnungen innerhalb der EU – wie etwa die Frage der Liberalisierung der Kabotage –, sondern auch und in besonderem Maße die Frage einer Marktöffnung für CEMT-Mitgliedsstaaten außerhalb der EU orientieren.