

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



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-205 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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



Diskussionsveranstaltung der SPD-BUNDESTAGS FRAKTION

„Transport und Logistik am Limit“

Heraus-/Forderungen der Speditionen und Ihrer Fahrerinnen und Fahrer

am 25.11.2015 in Berlin

Wirtschaftsfaktor Transport und Logistik

Impuls

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt –

Geschäftsführendes Präsidialmitglied 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 vielfach 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 Ausflagungsstaaten werden auf diese Weise unmittelbar in die Zielmärkte „exportiert“. Unfairer Verdrängungswettbewerb unter Einsatz von Personal aus den Ausflagungsländern 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. Obwohl von dort aus beschäftigte Fahrer vielfach der Sozialversicherungs- und Lohnsteuerpflicht sowie dem Mindestlohn unterliegen, fehlt es an wirksamen Kontrollverfahren. Gesetzesverstöße bleiben ohne erkennbare Folgen.

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 privaten Freizeiten 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. Für das Fahrpersonal ändert sich dadurch nichts Grundlegendes, da es 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 deutscher Unternehmen und von Unternehmen aus den EU-15 Ländern in den vergangenen Jahren extrem rückläufig. Die Mautstatistik weist für in Westeuropa zugelassene Fahrzeuge 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 mehr als 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 damit einhergehend auch Marktanteilsverluste west- und südwesteuropäischer Unternehmen halten unvermindert an. Starke Zuwachsraten, die vielfach auf pro forma ausgeflaggte Fuhrparks zurückgehen, sind aus der Verkehrsstatistik unmittelbar herleitbar. Allein die Marktanteilsverluste deutscher Unternehmer erreichen jährlich eine Größenordnung, die der Vollbeschäftigung von 8.000 bis 10.000 schweren Nutzfahrzeugen entspricht. Diese nur als umgeflaggt zu betrachtenden Fahrzeuge bedeuten einen jährlichen Ausfall von mehr als 80.000 Euro/pro Fahrzeug an Steuern und Sozialabgaben für den deutschen Fiskus.

2. Lösungsansätze

Um faire Wettbewerbsverhältnisse in den grenzüberschreitenden Verkehrsmärkten und auch im Kobotageverkehr 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 begrenzen. In allen anderen Fällen sollten Verkehre, die eine regelmäßige Betätigung im jeweiligen Mitgliedsland voraussetzen, nicht weiterhin vom Privileg 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 Kobotagetransporte durchführen. Wird ein Fahrzeug/Fuhrpark – gemessen an den Verkehrsleistungen – nicht überwiegend mit Transporten von und zum jeweiligen Zulas-

sungsland 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.

3. Verbringen von Wochenruhezeiten im Fahrerhaus - Referentenentwurf zum Fahrpersonalgesetz

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 möglich 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.

Ein derzeit in Diskussion befindlicher Referentenentwurf des BMVI zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes kann allerdings den vom Ministerium erhobenen Anspruch, Sozialdumping und das Nomadentum von Fahrern, vor allem aus den MOE-Ländern, zu stoppen, nicht erfüllen. Vorgesehen ist eine neue Bestimmung, nach dem der Unternehmer die Arbeit der Fahrer so zu organisieren hat, dass das Fahrpersonal die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit am jeweiligen eigenen Wohnort des Fahrers oder am Ort des Unternehmens und dort in einer festen Unterkunft verbringen kann. Was auf den ersten Blick plausibel und zielführend erscheint, dürfte nicht allein an der Europäischen Rechtsetzung scheitern, weil auch das Selbstbestimmungsrecht der Fahrer angesprochen ist. Zwar sieht die in allen Mitgliedsstaaten verbindliche EU-Verordnung vor, dass nur tägliche Ruhezeiten und auch verkürzte Wochenruhezeiten in Fahrerhäusern verbracht werden dürfen, lässt jedoch das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeiten offen. So wie Belgien und Frankreich reguläre wöchentliche Ruhezeiten regeln, wird dort nur das Verbringen der regulären wöchentli-

chen Ruhezeit im Fahrerhaus als Verstoß gegen die EU-Verordnung geahndet. Die im Referentenentwurf des BMVI vorliegende Gesetzesänderung sieht darüber hinaus vor, an welchen Ort der Fahrer seine wöchentliche Ruhezeit zu verbringen hat. Das geht weit über die europäische Gesetzgebungsnorm hinaus und könnte allenfalls auf deutsche Unternehmen und Fahrer Anwendung finden. An den sozial unverträglichen Lebens- und Arbeitsbedingungen des gebietsfremden Personals lässt sich damit jedoch nichts verändern.

Auf der anderen Seite würde mit der angedachten „Rückholpflicht“ der Fahrer zum Wohnort oder zum Betriebssitz des Unternehmens, neue gravierende Wettbewerbsverzerrung ausschließlich zu Lasten deutscher Betriebe ausgelöst. An- und Abreise des Fahrers vom Fahrzeug zum Betriebssitz würden unter die Schicht- und Arbeitszeit fallen und damit zu einer weiteren Einschränkung des Einsatzes deutschen Personals gegenüber gebietsfremden Personal sorgen, da ausländisches Personal Auflagen aus nationalen Gesetzen aufgrund des Vorrangs der EU-Verordnung nicht unterworfen werden kann. Angesichts der bereits beschriebenen Marktverdrängung durch Dumpingkonkurrenz, die über die vorgeschlagene Änderung des deutschen Fahrpersonalgesetzes nicht einzuschränken ist, würden zusätzliche deutsche Arbeitsplätze und Unternehmen gefährdet. Der BGL plädiert stattdessen für die bereits skizzierte europäische Lösung, die den sozialen Belangen des Fahrpersonals gerecht wird und Sozialdumping vermeidet.

Frankfurt am Main, den 25.11.2015