

Treffen europäischer Verkehrsminister - Paris, 31. Januar 2017

Road Alliance für einen gemeinsamen Aktionsplan zur Förderung eines Binnenmarktes für Straßengüterverkehr zur Gewährleistung der sozialen Grundrechte und besserer Kontrollen

Die Stärke und Zukunft der Europäischen Union gründet sich sowohl auf ihren Binnenmarkt als auch auf der Wahrung der Grundrechte, insbesondere der sozialen Rechte. Diese Anforderung ist umso wichtiger, als wir in einer Zeit leben, da der Populismus in vielen europäischen Ländern auf dem Vormarsch ist und Zweifel am europäischen Einigungsprozess verstärkt.

Wir möchten ein integriertes Europa zügig verwirklichen; ein Europa, in dem der Straßengüterverkehr in einem Wirtschaftsraum durchgeführt wird, der durch fairen Wettbewerb zwischen wirtschaftlich gesunden Unternehmen geprägt ist, in dem die sozialen Rechte der Arbeitnehmer besser gewahrt werden und Fahrer und Verkehrsteilnehmer sicherer sind.

Aus diesem Grund möchten wir, die Verkehrsminister aus Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, Norwegen und Schweden ein klares Zeichen setzen und den Bürgerinnen und Bürgern zeigen, dass europäische Zusammenarbeit zu konstruktiven Ergebnissen führt.

Unter Beachtung des geltenden europäischen Rechts wird die "Road Alliance":

1. verschiedene Maßnahmen zur Umsetzung europäischen Rechts bündeln, insbesondere aus dem sozialen Bereich, um deren Durchsetzung zu erleichtern.
2. Kontrollaktivitäten auf der Grundlage unserer jeweiligen Erfahrungen verbessern und die Zusammenarbeit stärken, um für eine effizientere Bekämpfung von Betrug hinsichtlich der Sozial-, Arbeitsmarkt- und Sicherheitsbestimmungen sowie missbräuchlicher Praktiken zu erreichen.
3. gemeinsame Positionen für die europäische Politik im Bereich Straßengüterverkehr erarbeiten, deren Ziel es ist:

- *Sozialdumping zu bekämpfen und fairen Wettbewerb zu fördern. Dies bedeutet:*
 - Erst wenn die Harmonisierung der einschlägigen sozialen Sozialvorschriften für den Straßenverkehr in die Praxis umgesetzt ist, kann die Erörterung einer weiteren Liberalisierung des Straßengüterverkehrsmarkts, insbesondere der Kabotage, ins Auge gefasst werden.
 - Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Lenk- und Ruhezeiten müssen für ein hohes Schutzniveau sorgen, das nicht geschwächt werden darf.
 - Effizientere Mechanismen für die Koordinierung und Durchführung von Kontrollen, um die korrekte Anwendung der für diesen Sektor geltenden Regeln in der Praxis zu überprüfen.
 - Förderung des Standes der Berufskraftfahrer in einer Zeit, da sich viele Mitgliedstaaten mit einem Arbeitskräftemangel konfrontiert sehen.
- *Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit als eine Priorität europäischer Straßengüterverkehrspolitik zu erhöhen, insbesondere durch:*

- die Erhöhung der Sicherheit, der im Straßengüterverkehr eingesetzten Fahrzeuge;
- die Förderung des gegenseitigen Respekts zwischen Fahrern von leichten und schweren Nutzfahrzeugen.

Vor diesem Hintergrund umfasst die Road Alliance einerseits Maßnahmen zur Bündelung bestimmter nationaler regulatorischer Maßnahmen, die jedem an der Road Alliance teilnehmenden Land eigen sind, und andererseits Maßnahmen zur Effizienzsteigerung bei Koordinierung und Verbesserung der Kontrollpraxis zur Betrugsbekämpfung. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

Maßnahme 1: Umsetzung von Maßnahmen, die den Fahrern das Recht auf ein ausgewogenes Verhältnis von Berufs- und Familienleben ermöglichen.

Angesichts der großen Präsenz von Fahrzeugen an Wochenenden, die Unternehmen gehören, die nicht in dem Land niedergelassen sind, auf dessen Hoheitsgebiet sie angetroffen werden, und in denen die Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit verbringen, sind mit Hinweis auf Verordnung Nr. 561/2006 verschiedenen Maßnahmen möglich:

- um solche Praktiken unter Strafe zu stellen, und/oder
- um die Unternehmen zu bestrafen, die nicht durch eine entsprechende Arbeitsorganisation dafür Sorge tragen, dass ihre Fahrer die Bestimmungen der Verordnungen einhalten können, und/oder
- um auf nationaler und europäischer Ebene die Übernahme neuer Praktiken zu fördern, die es Arbeitgebern ermöglichen, die Arbeit so zu organisieren, dass ihre Fahrer zwar außerhalb des Landes eingesetzt werden, in dem sie ihren Lebensmittelpunkt haben, diese jedoch mindestens für jede regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in ihre Heimat zurückkehren können.

Einige Mitgliedstaaten haben bereits solche Maßnahmen ergriffen, andere erwägen dies zu tun. Der Mehrwert dieser Maßnahmen ist dreifach: Der Fahrer genießt die Vorzüge des Gleichgewichts zwischen Berufs- und Familienleben, wenn die Rückkehr an den Ort seines Lebensmittelpunktes gefördert wird. Dem unwürdigen Leben auf Parkplätzen wird ein Ende gesetzt. Und es wird ein Beitrag zur Wiederherstellung eines ausgewogeneren Wettbewerbs geleistet, indem Verkehrsunternehmen, die nicht im Land niedergelassen sind, nicht länger mehrmonatige Einsätze eines Fahrers im Ausland mit ihren Fahrzeugen planen können. Eine weitere effiziente Maßnahme, dieses Ziel zu erreichen, könnte die Überprüfung der tatsächlichen Anwendung der EU-Rechtsvorschriften bestehen, nach denen die Fahrer gemäß der tatsächlich angefallenen Arbeitszeit und nicht mit einem Pauschalbetrag für Beförderungsleistungen zu entlohnen sind.

Maßnahme 2: Stärkung der Maßnahmen hinsichtlich des Einsatzes von leichten Nutzfahrzeugen im internationalen Güterkraftverkehr.

Es ist bekannt, dass eine wachsende Zahl von im Ausland niedergelassenen Verkehrsunternehmern zahlreiche gewerbliche Beförderungen von Gütern mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t durchführen. Dabei handelt es sich um grenzüberschreitende Beförderungen oder um Kabotage.

Diese Situation torpediert nicht nur die Bedingungen eines gesunden Wettbewerbs, sie birgt auch eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit, da es keine Garantien dafür gibt, dass es sich bei den eingesetzten Fahrern um gut ausgebildete Berufskraftfahrer handelt.

Um einen fairen und sicheren Wettbewerb zu garantieren und eine Vermeidung der für LKW geltenden Regeln zu verhindern, sollten Maßnahmen in Betracht gezogen werden, um für leichte Nutzfahrzeugen einen Status vorzusehen, der sich an den EU-Regelungen orientiert und sie den vier Bedingungen für den Zugang zum Beruf zu unterwerfen, wobei Anpassungen bei den einzelnen Bedingungen vorzusehen sind.

Maßnahme 3: Vereinfachung der Nutzung elektronischer Frachtbriefe (e-CMR) durch Ermunterung dem Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (19. Mai 1956) über die Anerkennung von e-CMR beizutreten.

Um einerseits die Wettbewerbsfähigkeit der Güterkraftverkehrsunternehmen durch Bürokratieabbau zu verbessern und andererseits die Leistungsfähigkeit der Kontrollverfahren zu erhöhen, ist es wünschenswert die Begleitdokumente zu digitalisieren ("die Frachtbriefe"). Letztere formalisieren die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Verloader und dem Beförderer und müssen sich bei Kontrollen an Bord des Fahrzeuges befinden.

Einige Mitgliedstaaten haben das Zusatzprotokoll (e-CMR) zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag (das sog. CMR-Übereinkommen) ratifiziert. Dies ist jedoch nicht für alle Mitgliedstaaten der Fall.

Es ist daher wichtig, dass eine größtmögliche Zahl von Mitgliedstaaten diesem Zusatzprotokoll beitrifft, um einen möglichst großen, geografisch zusammenhängenden Raum zu schaffen, in dem Begleitdokumente in digitaler Form vorgelegt werden können; ein Raum, in dem sich eine große Zahl der in Europa durchgeführten Beförderungen von Gütern konzentriert.

Hierbei sollte durch die Durchführung von Pilotvorhaben, Bewertungen und Erfahrungsaustausche dafür Sorge getragen werden, dass die Zuverlässigkeit und Sicherheit der elektronischen Frachtbriefe gewahrt bleibt.

Maßnahme 4: Austausch der wichtigsten Daten zwischen den Kontrollbehörden, um Nutzen aus dem Feedback zu ziehen und gezielte Kontrollen durchzuführen.

Da Straßengüterverkehr grundsätzlich eine mobile, bewegliche und grenzüberschreitende Wirtschaftstätigkeit ist, ist es entscheidend, dass der Informationsaustausch zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden verbessert wird.

Es wäre daher sehr nützlich, Informationen, die beispielsweise im nationalen Risikoeinstufungssystem (RRS) über Verstöße durch Unternehmen vorgehalten werden, unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen, auszutauschen; dieses Instrument wird zurzeit noch zu wenig genutzt.

Maßnahme 5: Austausch über innovative Ansätze hinsichtlich der Bewertung von Kabotagefahrten und für Kontrollverfahren, die qualitativ hochwertige Beförderungsleistungen durch mustergültige Unternehmen garantieren.

Die Zuverlässigkeit und Qualität der vorhandenen Statistiken zur Kabotage sind nicht zufriedenstellend. Die Qualität des vorhandenen Systems der Datenerhebung sollte durch eine konsequentere Durchsetzung der bestehenden Meldepflichten verbessert werden, auch sollten neue Wege der Erhebung zuverlässiger statistischer Informationen geprüft werden. Diese wären eine Grundlage für eine qualifizierte Diskussion der Entwicklung des Güterkraftverkehrsmarktes.

So könnte die Kontrollintensität jeweils an die Häufigkeit der von einem Unternehmen in einem bestimmten Zeitraum begangenen Verstößen angepasst werden. Einige Mitgliedstaaten haben bereits begonnen solche Ansätze zu entwickeln; ein Erfahrungsaustausch hierzu könnte interessant sein.

Maßnahme 6: Förderung des Austauschs für die nationale Kontrollpraxis zur Betrugsbekämpfung innerhalb bestehender multilateraler Gremien.

Es ist wichtig, die Entwicklung der bestehenden Organisationen europäischer Zusammenarbeit, wie das Europäische Netzwerk der Polizeien (TISPOL) oder Euro-Contrôle-Route (ECR) zu unterstützen. ECR wird aktuell in einen Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) umgewandelt. Der neue Status wird ECR neue Handlungsspielräume eröffnen, insbesondere hinsichtlich der Aufnahme neuer Mitgliedstaaten, der Förderung gemeinsamer Maßnahmen und der Zusammenarbeit bei den Kontrollstrategien.

ECR hat bereits seine Relevanz bewiesen, da diese Zusammenarbeit zum einen, einen engen und kontinuierlichen Austausch zwischen den beteiligten Staaten hinsichtlich der Kontrollen ermöglicht, und zum anderen gemeinsame Fortbildungsmaßnahmen, Expertise bei der Ermittlung und dem Nachweis von Betrugspraktiken sowie gemeinsame Kontrollen entwickelt werden konnten. Es wäre interessant, den Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden hinsichtlich der Ergebnisse der Kontrollen und der Auswertung weiter zu entwickeln.

Die Europäische Plattform zur Bekämpfung nicht angemeldeter Erwerbstätigkeit¹ ist ein Instrument, das positiv genutzt werden kann, um die Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedsstaaten im Bereich des Güterkraftverkehrs zu stärken. Diese Plattform wird den Austausch von Informationen und gemeinsame Maßnahmen gegen unangemeldete Erwerbstätigkeit insbesondere im Hinblick auf die grenzüberschreitende Dimension ermöglichen.

Maßnahme 7: Entwicklung des grenzüberschreitenden Austauschs zur Förderung der Durchsetzung des geltenden Güterkraftverkehrsrechts, insbesondere bei der Untersuchung komplexer Betrugsszenarien beim Niederlassungsrecht ("Briefkastenfirmen") und der Manipulation von Fahrtenschreibern.

Raffinierte Betrugsszenarien erfordern komplexe Untersuchungsmöglichkeiten, die eine Verknüpfung der Ermittlungskompetenz der Aufsichtsbehörden verschiedener Mitgliedstaaten rechtfertigen:

- *Erstens, Betrug bezogen auf die Regeln des Niederlassungsrechts, bei dem oftmals komplexe Mechanismen zur Gründung einer Briefkastenfirma führen, erfordern gründliche Ermittlungen sowohl in dem Land, in dem das Unternehmen seinen Hauptsitz hat, als auch in dem Land/in den Ländern, in denen die Tochterunternehmen nicht korrekt angemeldet wurden.*

- *Zweitens, Fahrtenschreiber-Betrug. Hier erfordert der hohe Grad der Raffinesse, mit dem die Fahrtenschreiber manipuliert werden, häufig einen Austausch von Know-how zwischen den Kontrollbehörden verschiedener Länder.*
- *Drittens, sollte im Hinblick auf die Erleichterung und Effizienzsteigerung der Kontrollen die Übergangsphase bis zur endgültigen Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers (EU-Verordnung Nr. 165/2014) deutlich verkürzt werden.*

Maßnahme 8: Verteidigung eines gemeinsamen Standpunkts innerhalb der Gremien des Internationalen Verkehrsforums (ITF-CEMT), um die Nachhaltigkeit eines Systems zur kontinuierlichen Marktentwicklung zu stärken.

Während die Arbeiten unter der Ägide der Europäischen Union dazu führen, dass viele Mitgliedstaaten sich einer Öffnung ihres Marktes ohne entsprechende Harmonisierung der Sozialvorschriften verweigern, würde eine Freigabe des Multilateralen CEMT-Kontingentes ein Präjudiz für alle Güterkraftverkehrsunternehmen schaffen.

Eine solche Aufhebung der Beschränkungen würde in erster Linie Verkehrsunternehmen aus Nicht-EU-Staaten dienen, und - bedingt durch den erweiterten Zugang zum EU-Markt - die Praktiken des Sozialdumpings fördern und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Beförderer nachhaltig beeinträchtigen.

Die aktuelle Situation, die ungesteuert den freien Verkehr von leichten Nutzfahrzeugen aus Drittstaaten in der EU aufrecht erhält, ist nicht länger akzeptabel.

mit kollegialen Grüßen

Ralph Werner

ver.di

Ressort 2 - Fachbereich Postdienste, Speditionen und Logistik

Gewerkschaftssekretär Speditionen, Logistik und KEP