



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/575
Binnenmarkt für den
internationalen
Straßengüterverkehr

Brüssel, den 17. September 2015

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zum Thema

Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage
(Sondierungsstellungnahme auf Ersuchen des luxemburgischen Ratsvorsitzes)

Berichterstatter: **Stefan Back** und **Raymond Hencks**

Der künftige luxemburgische Ratsvorsitz beschloss am 6. Juli 2015, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um Stellungnahme zu folgendem Thema zu ersuchen:

Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage
(Sondierungsstellungnahme).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 31. August 2015 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 510. Plenartagung am 16./17. September 2015 (Sitzung vom 17. September) mit 170 gegen 3 Stimmen bei 5 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss bekräftigt seine bereits in der Stellungnahme zu dem "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum" aus dem Jahr 2015 zum Ausdruck gebrachte Unterstützung für das Ziel der Juncker-Kommission, Sozialdumping zu bekämpfen, und wiederholt seine Forderung an die Europäische Kommission, Präventivmaßnahmen vorzuschlagen¹.
- 1.2 Der EWSA nimmt außerdem erfreut zur Kenntnis, dass der luxemburgische Ratsvorsitz die Kommissionsinitiativen unterstützt, die auf eine Bekämpfung jedweder Form von Sozialdumping, u.a. in Verbindung mit nicht angemeldeter Erwerbstätigkeit, abzielen².
- 1.3 Der EWSA bedauert, dass es trotz seines weitreichenden Gebrauchs keine Definition für den Begriff "Sozialdumping" gibt. Für diese Stellungnahme fasst der EWSA unter dem Begriff "Sozialdumping" Praktiken zusammen, mit denen Sozialvorschriften und Marktzugangsbestimmungen (Briefkastenfirmen) umgangen oder missachtet werden, um Wettbewerbsvorteile zu erlangen. In dieser Stellungnahme werden Möglichkeiten ausgelotet, derartigen Praktiken beizukommen.

¹ [ABl. C 291 vom 4.9.2015, S. 14.](#)

² Programm des luxemburgischen Ratsvorsitzes, S. 12.

1.4 Der EWSA begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission,

- die EU-Verordnungen über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, insbesondere über Kabotage, einfacher und klarer zu fassen, um ihre Durchsetzung zu erleichtern;
- die Niederlassungskriterien strenger zu definieren, um eine missbräuchliche Nutzung sogenannter Briefkastenfirmen zu verhindern;
- mit einem Paket zur Arbeitskräftemobilität die Freizügigkeit der Arbeitnehmer zu fördern und die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten zu verbessern, Sozialdumping, Betrug und Missbrauch in Verbindung mit der Entsendung von Arbeitnehmern und dem Zugang zu Sozialleistungen zu bekämpfen.

1.5 Der EWSA bekräftigt seine Unterstützung für den Kommissionsvorschlag zur Einrichtung einer Europäischen Plattform zur Stärkung der Zusammenarbeit bei der Prävention und Abschreckung von nicht angemeldeter Erwerbstätigkeit und fordert den Rat und das Europäische Parlament auf, diesen Vorschlag zügig anzunehmen³.

1.6 Nach Auffassung des EWSA sind dringend Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich, um der Gefahr einer Fragmentierung des Binnenmarktes im Straßengüterverkehr infolge einseitiger nationaler Maßnahmen zur Bekämpfung von Sozialdumping vorzubeugen. Erfolgreiche EU-Maßnahmen können günstige Bedingungen für eine weitere Marktöffnung schaffen⁴.

1.7 Der EWSA fordert die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten, die die Hauptverantwortung für die Durchsetzung der Rechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr und der Sozialvorschriften tragen, auf, folgende Aspekte vorrangig zu behandeln:

- die umfassende Zusammenarbeit von Arbeitsaufsicht und Straßenkontrolldienst in den Mitgliedstaaten sicherzustellen;
- die Daten der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (siehe Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, Artikel 16) mit den Aufzeichnungen der Berufskraftfahrer über die Anwendung der sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften zu konsolidieren, um die grenzübergreifende Durchsetzung der Rechtsvorschriften zu verbessern und Missbrauch oder Betrug entgegenzuwirken;
- unverzüglich die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register auf europäischer Ebene über das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) sicherzustellen, die eigentlich seit Dezember 2012 abgeschlossen sein sollte, um die grenzübergreifende Durchsetzung zu verbessern und die Zusammenarbeit zwischen

³ [ABl. C 458 vom 19.8.2014, S. 43.](#)

⁴ Der EWSA verweist in diesem Zusammenhang auf die im "Bericht der Kommission über den Stand des Kraftverkehrsbinnenmarkts in der Union" aus dem Jahr 2014 enthaltene Bewertung (COM(2014) 222 final).

den Mitgliedstaaten zu stärken; diesbezüglich könnte die Nutzung des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) in Betracht gezogen werden⁵;

- die in der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 (Rom-I-Verordnung), der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern und der Richtlinie 2014/67/EU über die Durchsetzung dieser Richtlinie verankerten verbindlichen Mindestbedingungen im Straßenverkehrssektor vollständig durchzusetzen. Der EWSA verweist auf die Absicht der Kommission, die Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU daraufhin zu prüfen, ob Leitfäden oder andere Maßnahmen erforderlich sind, um eine wirksame und rechtssichere Umsetzung im Straßengüterverkehrssektor zu erleichtern.

1.8 Der EWSA betont, dass eine verstärkte Kontrolle der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften nicht zu unangemessenen Anforderungen führen darf, die den normalen Wettbewerb zwischen den europäischen Verkehrsunternehmen und die Vollendung des Binnenmarkts im Straßengüterverkehr beeinträchtigen.

1.9 Der EWSA weist außerdem darauf hin, dass die Europäische Kommission in den Vorschlägen zur Vereinfachung des Marktzugangs, einschl. Kabotage, die Möglichkeit einer Angleichung der Bestimmungen für den Straßengüterverkehr an die geltenden Bestimmungen für die vorübergehende Erbringung von Dienstleistungen im Allgemeinen in Betracht ziehen könnte, wobei den spezifischen Wesensmerkmalen des Verkehrssektors Rechnung getragen werden muss. Durch die Vereinfachung der Marktzugangsvorschriften könnte die Grundlage für eine kohärentere Durchsetzung und eine verbesserte Kultur der Rechtstreue geschaffen und dadurch der Spielraum für Sozialdumping eingeschränkt werden. Die Vereinfachung sollte mit einer energischen Durchsetzung beschlossener Maßnahmen zur Verhinderung von Sozialdumping eng Hand in Hand gehen.

1.10 Der EWSA fordert die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren für eine wirksame Durchsetzung der Rechtsvorschriften zur Bekämpfung von Missbrauch und Sozialdumping zu fördern. Zu diesem Zweck wird eine hochrangige EU-Konferenz organisiert, um bewährte Verfahren vorzustellen und zu teilen.

1.11 Der EWSA fordert die Europäische Kommission auf, die Mitgliedstaaten zur Beteiligung an Projekten anzuhalten, um regelkonform handelnde Unternehmen über wirksame und operationelle Risikoeinstufungssysteme zu unterstützen und zu fördern.

2. Überblick über die aktuelle Lage des Sektors und des Marktes

2.1 Der Straßengüterverkehr ist der Motor der europäischen Wirtschaft. Sein Anteil am gesamten Binnengüterverkehr beläuft sich auf 73%. Der Güterverkehr erwirtschaftet fast 2% des europäischen BIP. Der Anteil des internationalen Verkehrs stieg zwischen 2004 und 2012

⁵ Verordnung (EU) Nr. 1024/2012.

geringfügig von 30 auf 33%. Die Zahl der Kabotagebeförderungen stieg um 50%, ihr Marktanteil ist jedoch immer noch gering (lediglich 5%). Im Zeitraum 2005-2012 ging der innerstaatliche Güterverkehr um 9,1% zurück, während der Dreiländerverkehr das Segment des Güterkraftverkehrsmarktes mit dem größten Wachstum war. Er nahm zwischen 2004 und 2012 um über 80% zu⁶.

- 2.2 Allein im Jahr 2013 nahm der Kabotageverkehr um 20% zu. Der größte Teil der Kabotage wird in Westeuropa erbracht. So finden 86% aller Kabotagebeförderungen in Deutschland, Frankreich, Italien, dem Vereinigten Königreich, Belgien und Schweden statt⁷. Laut einer für die Europäische Kommission erstellten Studie⁸ wird der Großteil der innerstaatlichen Transporte durch heimische Kraftverkehrsunternehmer mit Sitz in dem betreffenden Mitgliedstaat erbracht.
- 2.3 Laut einem 2014 veröffentlichten Bericht der Europäischen Kommission über den Stand des Kraftverkehrsmarkts herrscht alles in allem eine Konvergenz zwischen den Löhnen, den Arbeitskosten in absoluten Zahlen und sonstigen Vergütungselementen in der EU insgesamt⁹. Anhaltende Unterschiede entsprechen offenbar den allgemeinen Lohnunterschieden zwischen der EU-12(13) und der EU-15 (EU-15 bezieht sich auf die Mitgliedstaaten, die der EU vor 2004 beigetreten sind, EU-12 bzw. EU-13 auf die Mitgliedstaaten, die der EU 2004 und danach beigetreten sind).
- 2.4 Diese Unterschiede sind im spezifischen Kontext des Güterkraftverkehrssektors zu betrachten, der durch eine hohe Arbeitskräftemobilität und eine ausgeprägte grenzüberschreitende Aktivität gekennzeichnet ist. Wie das folgende Kapitel zeigt, können sich diese Lohnunterschiede, die auf dem Binnenmarkt als solchem unvermeidlich sind, in Fällen, in denen sie zur Umgehung von Vorschriften oder rechtswidrig genutzt werden, auf die Wettbewerbsbedingungen in diesem Sektor und die Situation der Kraftfahrer auswirken¹⁰.
- 2.5 Der Straßengüterverkehrssektor steht bekanntlich vor einer Reihe weiterer Herausforderungen. Vom Mangel an Berufskraftfahrern abgesehen, bleibt der Straßengüterverkehr für junge Menschen und Frauen ein unattraktiver Sektor, vor allem aufgrund schlechter Arbeitsbedingungen, geringer Bezahlung, mangelnder Karriereaussichten und der schlechten Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben¹¹. Zwar geht es in dieser Stellungnahme um Sozialdumping im Straßengüterverkehr, indes liegt auf der Hand, dass

6 "Employment Conditions in the International Road Haulage Sector", Studie für den EMPL-Ausschuss des Europäischen Parlaments, 2015.

7 Ebda.

8 "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2014.

9 Bericht der Kommission über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union, COM(2014) 222 final.

10 Bericht der Kommission über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union, COM(2014) 222 final, Ziffer 3.2.

11 "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2014.

Fortschritte bei der Lösung dieser Probleme auch zur Eindämmung von Sozialdumping beitragen können.

3. **EU-Vorschriften für den Güterkraftverkehrssektor**

3.1 Folgende Rechtsvorschriften und Rechtsprechung der EU sind für diese Stellungnahme von besonderer Bedeutung:

- a. Zugang zum Beruf und Marktzugang:
 - Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers;
 - Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs;

- b. Sozialvorschriften mit spezifischer Anwendung auf den Straßengüterverkehr:
 - Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben;
 - Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüterverkehr;

- c. Weitere einschlägige EU-Rechtsvorschriften (u.a. Sozialvorschriften) mit Geltung für alle Branchen:
 - Verordnung (EG) Nr. 593/2008 (Rom-I-Verordnung) über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht;
 - die Urteile des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache *Koelzsch* (15. März 2011) und in der Rechtssache *Voogsgeerd* (15. Dezember 2011), mit denen die Anwendung der Rom-I-Verordnung auf die spezifischen Bedingungen im Güterkraftverkehrssektor klargestellt wurde;
 - Verordnung (EG) Nr. 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit und die zugehörige Durchführungsverordnung (EG) Nr. 987/2009;
 - Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen;
 - Richtlinie 2014/67/EU zur Durchsetzung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen.

3.2 Die Entsenderichtlinie und ihre Durchsetzungsrichtlinie kommen zur Anwendung, wenn alle in der erstgenannten Richtlinie dargelegten Bedingungen erfüllt sind. Die Richtlinien gelten somit nur für eine vorübergehende Entsendung außerhalb des Mitgliedstaates, in dem der Fahrer gewöhnlich seine Arbeit verrichtet. Gegebenenfalls werden aufgrund der Entsenderichtlinie der Mindestlohn und bestimmte weitere Sozialvorschriften des Mitgliedstaates gewährt, in dem die Arbeit verrichtet wird. Andernfalls ist das Recht anzuwenden, das laut Arbeitsvertrag und der Rom-I-Verordnung über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Verordnung (EG) Nr. 593/2008) gilt. In der Rom-I-

Verordnung wird zwingenden Beschäftigungsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem oder von dem aus die Arbeit gewöhnlich verrichtet wird, der Vorrang gegeben, ungeachtet der Heimatbasis des Arbeitnehmers oder des laut Arbeitsvertrag anzuwendenden Rechts. Hier sei auf die in Ziffer 3.1 genannten Entscheidungen des EuGH verwiesen.

- 3.3 In einer Reihe von Fällen wird der Nachweis schwierig, dass die Rom-I-Verordnung oder die Entsenderichtlinie Vorrang hat vor dem Recht der Heimatbasis oder dem vertraglich vereinbarten Recht. Bei der Entscheidung über das anzuwendende Recht werden die Durchsetzungsbehörden alle relevanten Aspekte abwägen, u.a. das Erfordernis einer echten Verbindung zu der Heimatbasis, damit das dort geltende Recht angewendet werden kann.
- 3.4 Der EWSA weist darauf hin, dass die Entsenderichtlinie 96/71/EG in Bezug auf den Güterkraftverkehrssektor unterschiedlich angewandt wird. Im Zuge des angekündigten Pakets für die Arbeitnehmermobilität muss daher unbedingt die Umsetzung dieser Richtlinie und der Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EC geprüft werden, um eine kohärente und wirksame Durchsetzung sicherzustellen.
- 3.5 Wie bereits erwähnt sind insbesondere die Vorschriften für den Marktzugang im Straßengüterverkehr, einschl. Kabotage, unklar und komplex und werden von den Mitgliedstaaten verschieden ausgelegt und umgesetzt. Dies führt zu Rechtsunsicherheit für alle Akteure und erschwert die Überprüfung ihrer Einhaltung.
- 3.6 Die oben erläuterten Umsetzungsprobleme und der Wunsch, Sozialdumping in den Griff zu bekommen, haben dazu geführt, dass einige Mitgliedstaaten nationale Rechtsvorschriften verabschiedet haben, um die Probleme in Bezug auf Löhne und Sozialstandards zu lösen. Derartige Maßnahmen sorgen bereits für eine Beeinträchtigung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes, beispielsweise in Bezug auf nationale Mindestlöhne und Vorschriften über Fahrt- und Ruhezeiten¹².

4. **Das Problem und die Betroffenen**

- 4.1 In dieser Sondierungsstellungnahme werden die Aspekte Sozialdumping und Kabotage im Straßengüterverkehr behandelt. Für westeuropäische Kraftverkehrsunternehmer machen die Personalkosten den bei Weitem größten Teil ihrer Betriebskosten aus. Dagegen ist für Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa Kraftstoff im Durchschnitt der größte Kostenfaktor. Unterschiedliche Kostenstrukturen können auch höhere Investitionen ermöglichen. In diesem Kontext entsteht einigen Kraftverkehrsunternehmern der EU-15 ein Wettbewerbsnachteil, dem sie durch die Beschäftigung gering bezahlter Arbeitskräfte entgegenzuwirken versuchen. Dabei greifen Kraftverkehrsunternehmer aus der EU-15 wie auch der EU-13 gelegentlich zu Mitteln, mit denen sie das EU-Recht oder die nationale Gesetzgebung umgehen oder gegen

12

Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 19. Mai 2015 und Artikel in der Financial Times vom 19. Mai 2015 "Protests from road haulage industry forces Brussels to act". Siehe auch GD Move Newsletter, Issue 183, 12.9.2014 (nur EN) sowie die Parlamentarischen Anfragen E-006597/14 und E-007161/14 mitsamt den Antworten der Europäischen Kommission.

geltendes Recht verstoßen (etwa gegen die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die Richtlinie 96/71/EG, durch Briefkastenfirmen usw.). Lücken in der Gesetzgebung und der mobile Charakter von Transporttätigkeiten erschweren mitunter die Aufdeckung illegaler Praktiken. Wie in Ziffer 4.6 ausgeführt, können Arbeitskostensenkungen auch auf absolut legale Weise erreicht werden. Allerdings wird dies natürlich häufig Spannungen verursachen.

4.2 **Sozialdumpingpraktiken haben negative Auswirkungen** insbesondere auf Güterkraftverkehrsunternehmen, die nicht auf solche Praktiken zurückgreifen, und auf Berufskraftfahrer, zumindest in der EU-15. Gesetzeskonform handelnden Unternehmen entsteht ebenfalls ein Imageschaden, und sie leiden unter den Auswirkungen der in Ziffer 3.6 beschriebenen einseitigen Maßnahmen. Aus diesem Grund will die Europäische Kommission 2016 Vorschläge zur Bekämpfung von Sozialdumping im Güterkraftverkehr vorzulegen. Ohne fundierte und eingehende Analyse des Güterkraftverkehrsmarktes ist jedoch kein sachdienlicher Vorschlag zu erwarten. Auf nationaler Ebene stehen bereits Daten über die einzelstaatlichen elektronischen Register (NER) für Straßenverkehrsunternehmen zur Verfügung. Auf EU-Ebene sollten diese Daten vorschriftsmäßig über das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) zur Verfügung stehen, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bis Dezember 2012 für eine Vernetzung der NER und eine Erleichterung des Informationsaustauschs über die Zuverlässigkeit von Unternehmen hätte sorgen sollen. Die Umsetzung des ERRU ist immer noch nicht abgeschlossen. Der EWSA bedauert dies und betont, dass diese Verzögerung negative Auswirkungen auf die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften hat.

4.3 In Bezug auf **Berufskraftfahrer** betreffen rechtswidrige Praktiken in erster Linie:

- **Bezahlung:** die Vergütung entsprechend der Heimatbasis des Fahrers ("Herkunftsland"-Prinzip) ist völlig normal und akzeptabel, wenn die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind, doch kommt es, vor allem bei Kabotage, vor, dass dieses Prinzip missbräuchlich angewendet wird, was gegen die zwingenden Vorschriften der Entsenderichtlinie oder der Rom-I-Verordnung verstößt;
- **Arbeitsbedingungen:** unzureichende Fahrtenplanung, die übermäßige Lenkzeiten zur Folge hat; Vergütung ausschließlich der Lenkzeiten, nicht der anderen Tätigkeiten in der Arbeitszeit wie Be- und Entladen;
- **Sozialversicherungen:** Nichtzahlung von Sozialversicherungsbeiträgen durch den Arbeitgeber, mit maßgeblichen Folgen für die Rechte und Leistungsbezüge der Fahrer und ihrer Familien;
- **Gesundheitsleistungen:** das Unternehmen wälzt die Kosten für Krankenversicherung und/oder medizinische Versorgung usw. auf den Fahrer ab."

4.4 Zahlreiche Unternehmen haben komplexe und mehrdeutige Beschäftigungsmodelle entwickelt, um den grenzüberschreitenden und in hohem Maße mobilen Charakter der Branche auszunutzen: Sie greifen auf Personaldienstleister und -leasingfirmen oder fiktive Unternehmen (System der Briefkastenfirmen) in einem Mitgliedstaat mit niedrigen Schutz-, Arbeits- und

Sozialstandards zurück. Den Umständen entsprechend können derartige Modelle grenzwertig oder rechtswidrig sein, insbesondere in Fällen, in denen die Koppelung des Arbeitsvertrags an ein Land mit geringem Lohnniveau und niedrigen Sozialstandards rein fiktiv sind.

4.5 Aufgrund der komplexen Beschäftigungssysteme im Straßengüterverkehr ist es schwieriger, diese Unternehmen aufzuspüren und sie im Falle von Klagen wegen Nichtzahlung von Löhnen oder Sozialversicherungsbeiträgen zur Rechenschaft zu ziehen. Zugleich haben es auch gebietsfremde Fahrer – zumal Fahrer aus Drittländern – aufgrund dieser zwielichtigen Beschäftigungspraktiken sehr viel schwerer, ihre Rechte und Leistungsansprüche zu verstehen, wahrzunehmen und geltend zu machen.

4.6 Beispiele für potenziell rechtswidrige Praktiken sind:

- Geschäftstätigkeit über eine Briefkastenfirma: Dies ist seit 2011 nach Verabschiedung und Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verboten, derzufolge das Recht auf Unternehmensgründung in einem Mitgliedstaat nur dann garantiert wird und aufrechterhalten bleibt, wenn das Unternehmen eine "tatsächliche und dauerhafte Niederlassung" hat;
- Anwendung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Heimatbasis anstelle der zwingenden Vorschriften des Landes, in dem oder von dem aus der Fahrer gewöhnlich seine Arbeit verrichtet, wenn dies gegen die Entsenderichtlinie und die Rom-I-Verordnung (mit dem Urteil des EuGH in der Rechtssache *Koelzsch*) verstößt (siehe Ziffer 3);
- Vergütung nach gefahrenen Kilometern: Dies verstößt gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006, mit der diese Art der Bezahlung verboten wird, da sie ein Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellt;
- Unterwegs im LKW über mehrere Monate hinweg ohne regelmäßigen Zugang zu sanitären Anlagen, warmen Mahlzeiten usw.: Dies verstößt gegen die Charta der Grundrechte der Europäischen Union, Artikel 31: "Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen".

Es sind sicherlich auch Situationen denkbar, in denen Kostensenkungen auf absolut legale Weise erreicht werden, etwa durch Gründung eines Tochterunternehmens oder durch Nutzung eines unabhängigen Personaldienstleisters.

4.7 Kabotage ist definiert als innerstaatlicher Güterkraftverkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird. "Zeitweilig" ist in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 definiert als drei Kabotagebeförderungen innerhalb von maximal sieben Tagen nach einer grenzüberschreitenden Beförderung in den Aufnahmemitgliedstaat. Rechtsdurchsetzung und Kontrolle bei Kabotage sind nicht einfach, weil die Verordnung über den Marktzugang die Durchsetzung erschwert, da sie die Durchsetzungsbehörden daran hindert, zusätzliche Dokumente einzufordern, um die Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften über die Kabotage zu überprüfen. Hinzu kommt, dass diese Rechtsvorschriften in einigen Punkten selbst nicht eindeutig sind und in den Mitgliedstaaten

unterschiedlich ausgelegt werden, beispielsweise in Bezug auf die Definition des Begriffs "Beförderung". Die Folge sind seltene Kontrollen, sowohl auf der Straße als auch auf den Firmengeländen.

- 4.8 Nach Auffassung des EWSA bietet eine unterschiedliche Kostenstruktur in der EU-13 einen Anreiz für Unternehmen. In Bezug auf den Binnenmarkt ist dies an sich kein Problem. Wenn die angeblich in der EU-13 angesiedelten Unternehmen in Wirklichkeit jedoch Briefkastenfirmen sind, die keine echte Geschäftstätigkeit in der EU-13 ausüben, könnte Sozialdumping vorliegen. Im Jahr 2013 machten die europäischen Sozialpartner aus dem Straßensektor, namentlich die Europäische Transportarbeiter-Föderation ETF und die Internationale Straßentransport-Union IRU, angesichts der Pläne der Europäischen Kommission für die Lockerung der Rechtsvorschriften für Kabotage darauf aufmerksam, dass der Markt noch nicht für eine vollständige Öffnung des inländischen Güterkraftverkehrsmarktes bereit ist, und zwar aufgrund der sozialen und steuerrechtlichen Differenzen innerhalb der EU¹³. Sie forderten, die Rechtsvorschriften nicht zu ändern, sondern vielmehr wirksamer durchzusetzen.
- 4.9 Der EWSA verweist außerdem darauf, dass sichergestellt werden muss, dass von EU-Unternehmen beschäftigte Fahrer aus Drittländern im Einklang mit den geltenden Einwanderungsvorschriften beschäftigt werden, Arbeitsbedingungen vorfinden, die zwingenden Vorschriften entsprechen, und im Besitz eines den EU-Vorschriften entsprechenden Führerscheins sind.
- 4.10 Die aktuelle Schwerpunktsetzung der Europäischen Kommission auf Sozialdumping, die in den politischen Prioritäten von Kommissionspräsident Juncker und im Arbeitsprogramm für 2015 sowie seitens des Rates unter anderem im Programm der luxemburgischen Ratspräsidentschaft zum Ausdruck kommt, ist vor diesem Hintergrund zu sehen.

Abgesehen von dem anhängigen Vorschlag für die Einrichtung einer Europäischen Plattform zur Stärkung der Zusammenarbeit bei der Prävention und Abschreckung von nicht angemeldeter Erwerbstätigkeit hat die Europäische Kommission zwei weitere wichtige Initiativen angekündigt:

- eine Überprüfung der Rechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr, um die Regeln für Unternehmen und Kabotage klarzustellen und Kontrollen zu erleichtern;
- ein Maßnahmenpaket zur Arbeitskräftemobilität, um das Umgehen und den Missbrauch der Vorschriften zu unterbinden.

13

"Social Sector Partners Proposal for a Policy Package for the Next Revision of the EU Regulations 1071/2009 on Access to Profession and 1072/2009 on Access to the Road Haulage Market", 2013.

Eine erfolgreiche Umsetzung dieser Vorhaben ist wichtig, um einer Fragmentierung des Güterkraftverkehrsbinnenmarkts durch nationale Durchführungsmaßnahmen vorzubeugen und die Voraussetzungen für eine weitere Marktöffnung in diesem Sektor zu schaffen.

- 4.11 Der EWSA schlägt vor, die Vorschriften für den Zugang zum Kabotagemarkt durch die Einführung einer Regelung zu erleichtern, die mit den Bestimmungen für die vorübergehende Erbringung von Dienstleistungen im Allgemeinen vergleichbar ist. Dadurch wird das Recht, Kabotage zu erbringen, klar an den vorübergehenden Charakter der Leistung gebunden. Somit würde die derzeit offenbar mögliche, endlose und systematische Anhäufung von Sieben-Tage-Zeiträume für Kabotage vermieden und außerdem klarer festgelegt, wann die Pflicht zur Niederlassung in dem Aufnahmeland besteht. Außerdem würden so die aktuellen Auslegungsunterschiede der sehr detaillierten, aber unklaren Bestimmungen in den geltenden Vorschriften beseitigt.

Brüssel, den 17. September 2015

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Henri MALOSSE
