

Kabotage, Löhne, Maut

Vertreter aus Wirtschaft und Politik haben in Brüssel den Straßengüterverkehr in der EU unter die Lupe genommen. Ob Kabotage-Trickser oder Briefkastenfirmen: Es gibt mehrere Baustellen und viel zu tun.

Der europäische Markt für den Gütertransport auf der Straße ist in einem schlechten Zustand. Darüber waren sich die Teilnehmer der Straßenverkehrskonferenz einig, zu der die Europäische Kommission Vertreter der Mitgliedstaaten und der Verbände im April nach Brüssel eingeladen hatte.

Über die Ursachen gehen die Meinungen allerdings auseinander. Verkehrskommissarin Violeta Bulc sieht das Problem vor allem darin, dass „die Mitgliedstaaten ihre eigenen Regeln anwenden“ – etwa bei der Kabotage. Das liege daran, dass die geltenden europäischen Vorschriften hierzu „unklar sind“. Die EU müsse für eine einheitliche Praxis und faire Wettbewerbsbedingungen auf dem Kabotage-Markt sorgen, sagte sie.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, Michael Cramer, sieht das Problem eher in der wachsenden Bedeutung von Briefkastenfirmen, die von den nationalen Behörden nur schwer zu kontrollieren sind. Einen wirklichen Binnenmarkt für Transportleistungen werde es erst geben, „wenn die Dienstleistungsfreiheit wirksamer von der Niederlassungsfreiheit abgegrenzt wird“, sagte Cramer.

Viele Unternehmen nutzten die Möglichkeit, Geschäfte über Niederlassungen in Osteuropa abzuwickeln, um die Regeln des Binnenmarktes zu ignorieren. Dies sei aber kein Konflikt zwischen Ost und West. „Hinter solchen Praktiken stehen europaweit organisierte Unternehmen und Netzwerke.“

Strengere Regulierung der Wirtschaft

Um die Probleme zu lösen, diskutierten die Vertreter aus Wirtschaft und Politik mehrere Ansätze: Der eine könnte darin bestehen, die Kabotagefreiheit einzuschränken. Cramer forderte die Kommission darüber hinaus auf, zur Kontrolle der Regeln die Verwendung von Mautdaten zuzulassen.



Picture Alliance/dpa/Robert Schlesinger

Die EU-Kommission plant gegen Sozialdumping im Straßengüterverkehr mehrere Maßnahmenpakete

PÄCKCHEN STATT PAKET

Ihren Plan, alle Probleme des Güterverkehrs mit einem umfangreichen „Straßenpaket“ in Angriff zu nehmen, hat EU-Verkehrskommissarin Bulc fallen lassen. Stattdessen soll es bis zum Jahresende eine Reihe von Päckchen aus Richtlinien und Verordnungen sowie nicht so verbindlichen Vorschlägen geben. Bis zur Sommerpause will die Kommission drei Konsultationen zu folgenden Themen einleiten:

- **Ab Ende Mai** sollen Betriebe, Mitgliedstaaten, Verbände und Wissenschaftler sagen, wie der **Binnenmarkt** für Transportleistungen besser funktionieren kann.
- **Ende Juni** geht es darum, wie die nationalen **Mautsysteme** so umgebaut werden können, dass sie einen größeren Beitrag zur Senkung der Treibhausgase leisten und wie die eingesetzte Technik harmonisiert werden kann.
- **Ab Juli** erwartet die Brüsseler Behörde Vorschläge zur besseren Umsetzung der **Sozial- und Arbeitsschutzvorschriften**.

Um das Problem der Briefkastenfirmen in den Griff zu kriegen, regten mehrere Teilnehmer an, strengere Maßstäbe anzulegen. Als Operationsbasis für Transporteure sollten nur noch solche Niederlassungen anerkannt werden, die über ausreichende Parkplätze für Lkw verfügten und einen Manager, der die meiste Zeit vor Ort sei. Zudem müsse darüber nachgedacht werden, die Regeln für schwere Lkw auf Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen auszudehnen, die immer

häufiger genutzt werden, um etwa die europäischen Sozialvorschriften zu unterlaufen.

Faire Bezahlung ein weiteres Thema

Darüber, nach welchen Regeln Lkw-Fahrer im internationalen Straßengüterverkehr bezahlt und ihre Arbeitsbedingungen festgelegt werden sollen, gingen die Meinungen noch weiter auseinander. Die Internationale Straßentransportunion (IRU) räumte ein, dass es schwarze Schafe in der Branche gebe. Die meisten Betriebe hielten sich jedoch an die bestehenden Vorschriften, sagte deren Vertreter Michael Nielsen.

Transporteure, die sich nicht an die Regeln hielten, sagte Nielsen, müssten sanktioniert werden – schon allein deshalb, um die rechtstreuen Unternehmer vor unfairem Wettbewerb zu schützen. Das bestehende Arbeitsschutzrecht hält er grundsätzlich für ausreichend. Neue Vorschriften machten lediglich dann Sinn, wenn die bisherigen umgesetzt würden. Dafür wiederum bedürfe es besserer Kontrollen in den Mitgliedstaaten – vor allem bei den Lenk- und Ruhezeiten.

Verkehrskommissarin Bulc räumte ein, es sei eine große Herausforderung, Fahrer gerecht zu bezahlen, die im gleichen Monat in zehn verschiedenen Ländern arbeiten. Die Überarbeitung der Entsenderichtlinie sei aber nicht die Lösung dieses Problems. Für den Güterverkehr soll es deshalb eigene Regelungen geben (siehe Kasten). ■■■



Tom Weingärtner,
VR-Korrespondent in Brüssel