

In den letzten Jahren seit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1072/2009, Kabotage-Verordnung, hat sich gezeigt, dass es im europäischen Straßengüterverkehr zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung gekommen ist.

Immer mehr osteuropäische und seit 2013 vermehrt rumänische und bulgarische LKW verdrängen westeuropäische Firmen von ihren eigenen nationalen Märkten. Die westeuropäischen Firmen können der billigen Konkurrenz nicht mehr standhalten. Sie „flaggen“ selbst nach Osteuropa aus oder geben auf. In mehreren westeuropäischen Ländern sind dadurch bereits tausende Arbeitsplätze verloren gegangen. In Deutschland sind Löhne dadurch zum Teil gesunken, so dass der Beruf des Kraftfahrers absolut unattraktiv geworden ist.

Durch die Kabotage gehen den Staaten in Europa Jahr für Jahr Steuereinnahmen und den Sozialkassen Beiträge in Millionenhöhe verloren.

Fahrer aus Osteuropa werden in Westeuropa oft für mehrere Wochen oder auch nicht selten für mehrere Monate eingesetzt, ohne in dieser Zeit auch nur einmal mit einem Transport per LKW in ihr eigenes Land zu kommen. Aus Unkenntnis der Situation und der Verhältnisse in anderen Ländern, werden diese Fahrer auch oft mit unzureichender Ausrüstung ausgestattet und bei Problemen mit Kontrollbehörden oder bei Unfällen allein gelassen. So zum Beispiel in Norwegen die philippinischen Fahrer von Dinotrans. Mit ihren, für westeuropäische Verhältnisse, niedrigen Löhnen müssen sie sich in Westeuropa versorgen. So kann aber keine ordentliche menschenwürdige Versorgung gewährleistet sein.

Deshalb ist es an der Zeit, dass sich die Zustände in der Europäischen Union endlich sozialer und menschenwürdiger verändern. Die bisherigen Regelungen und Verordnungen jedenfalls begünstigen ausschließlich Profitgier und Interessenlosigkeit gegenüber denen, die die Werte schaffen.

Die sozialen Unterschiede in Europa zwischen Ost und West sind zu gravierend. Deshalb kann man nicht einseitig der Wirtschaft alle Türen öffnen, während die sozialen Unterschiede gewollt aufrechterhalten bleiben.

Auf Grund der verschobenen Marktsituation und dem damit verbundenen Sozialdumpings fordern wir, die europäischen Fahrer:

Eine Neuregelung der EU-Verordnung 1072/2009 zur Kabotage nach finnischem Vorbild:

- Maximal 3 Kabotage-Fahrten innerhalb von 7 Tagen
- Nach diesen 7 Tagen dürfen mindestens 7 Tage keine Kabotage-Fahrten im gleichen Land gemacht werden
- Maximal 10 Kabotage-Fahrten in drei Monaten
- Meldepflicht aller für Kabotagezwecke eingesetzten ausländischen Fahrzeuge innerhalb von 7 Tagen nach ihrer Einfahrt in den jeweiligen Ländern.
- Auftraggeber müssen verpflichtet werden, EU-Lizenzen der Transportfirmen auf Gültigkeit zu überprüfen

Um dem Sozialdumping zu begegnen, muss die EU-Richtlinie 96/71/EG zur Entsendung von Arbeitnehmern zu einer EU-Verordnung erklärt und von allen Mitgliedstaaten für alle Branchen zwingend ratifiziert werden. Dazu bedarf es einer gründlichen Überarbeitung.

Die Entsenderichtlinie muss dazu an die verschiedenen Bedürfnisse und Besonderheiten der unterschiedlichen Branchen angepasst werden.

In der Transportbranche muss insbesondere auf die über mehrere Grenzen führende Arbeit der Fahrer eingegangen werden.

Deshalb fordern wir für den europäischen Transport:

- Die Schutzmaßnahmen der EU-Entsenderregeln tritt in Kraft, wenn der Kraftfahrer über 24 Stunden außerhalb seines Landes ist
 - a) Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten;
 - b) bezahlter Mindestjahresurlaub;
 - c) Mindestlohnsätze einschließlich der Überstundensätze; dies gilt nicht für die zusätzlichen betrieblichen Altersversorgungssysteme;
 - d) Bedingungen für die Überlassung von Arbeitskräften, insbesondere durch Leiharbeitsunternehmen;
 - e) Sicherheit, Gesundheitsschutz und Hygiene am Arbeitsplatz;
 - f) Schutzmaßnahmen im Zusammenhang mit den Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen von Schwangeren und Wöchnerinnen, Kindern und Jugendlichen;
 - g) Gleichbehandlung von Männern und Frauen sowie andere Nichtdiskriminierungsbestimmungen.
- Auf Grund der Sonderregelung bei Combiverkehre, tritt die Regelung in Kraft, sowie der Fahrer sich im jeweiligen Terminal zur Aufnahme der Ladung befindet
- Durch die geforderte Meldepflicht bei Kabotage, ist eine Kontrolle der Einhaltung der Entsenderregeln für die Behörden leichter möglich
- Die Schutzmaßnahmen der jeweiligen Länder sind zwingend auf alle Branchen anzuwenden
- Der Fahrer darf nie schlechter, als in seinem eigenen Land gestellt werden
- Die Löhne sind nach den jeweiligen von den Gewerkschaften ausgehandelten Tarifen auszurichten, da Mindestlöhne die gewerkschaftlichen Tarife unterwandern und somit die Löhne drücken können. Mindestlöhne sind meistens niedriger, als die ausgehandelten Tarife und in machen Ländern, wie Deutschland, gibt es nicht einmal Mindestlöhne
- Bei grenzüberschreitenden Transporten müssen die Schutzmaßnahmen und Lohntarife der Länder gelten, in denen die Güter angeliefert werden. Auch hier darf der Fahrer nie schlechter, als in seinem eigenen Land gestellt werden
- Steuern und Sozialbeiträge müssen in dem Land entrichtet werden, in dem Kabotage gefahren wird

Wir stützen unsere Forderungen auf Artikel 6 im Übereinkommen von Rom über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht von 1980

Amtsblatt Nr. C 027 vom 26/01/1998 S. 0034 – 0046

Hier heißt es:

„Artikel 6 Arbeitsverträge und Arbeitsverhältnisse von Einzelpersonen

(1) Ungeachtet des Artikels 3 darf in Arbeitsverträgen und Arbeitsverhältnissen die Rechtswahl der Parteien nicht dazu führen, dass dem Arbeitnehmer der Schutz entzogen wird, der ihm durch die zwingenden Bestimmungen des Rechts gewährt wird, das nach Absatz 2 mangels einer Rechtswahl anzuwenden wäre.

(2) Abweichend von Artikel 4 sind mangels einer Rechtswahl nach Artikel 3 auf Arbeitsverträge und Arbeitsverhältnisse anzuwenden:

a) das Recht des Staates, in dem der Arbeitnehmer in Erfüllung des Vertrages gewöhnlich seine Arbeit verrichtet, selbst wenn er vorübergehend in einen anderen Staat entsandt ist, oder

b) das Recht des Staates, in dem sich die Niederlassung befindet, die den Arbeitnehmer eingestellt hat, sofern dieser seine Arbeit gewöhnlich nicht in ein und demselben Staat verrichtet,

es sei denn, dass sich aus der Gesamtheit der Umstände ergibt, dass der Arbeitsvertrag oder das Arbeitsverhältnis engere Verbindungen zu einem anderen Staat aufweist; in diesem Fall ist das Recht dieses anderen Staates anzuwenden.“

Es darf keine Ausnahmen oder Sonderregelungen mehr für Kobotage oder Entsendegesetz geben, um Schlupflöcher für Profitgier nicht mehr zuzulassen!

Es muss in allen EU-Ländern massiver gegen Briefkastenfirmen nach der EU-Verordnung 1071/2009 vorgegangen werden. Artikel 5 dieser Verordnung regelt ganz klar die Bedingungen für eine ansässige Firma.

In vielen Ländern bieten Briefkastenfirmen Arbeitsplätze. Deshalb sind in diesen Ländern Behörden meistens nicht daran interessiert, solche Firmen auf ihre Rechtmäßigkeit zu kontrolliert. Hier muss die Europäische Union gegen Länder und Behörden sanktionierend eingreifen!