

Symposium *mobil und fair*

Resolution

Die Teilnehmer des von mobifair e. V. am 3. Mai 2007 in Berlin durchgeführten Symposiums *mobil und fair* erklären:

Der Verkehrssektor ist ein stetig wachsender Bereich, sowohl in Bezug auf den Güter- wie auf den Personenverkehr. Der Wettbewerb findet dabei sowohl zwischen den Verkehrsträgern, wie auch innerhalb der Verkehrsträger statt. Vor allem dieser doppelte Wettbewerb führt dazu, dass sich in allen europäischen Ländern Komponenten von Sozialdumping zeigen. Dabei findet Sozialdumping nicht nur über die Prekarisierung der Arbeitsverhältnisse und eine Risikoabwälzung auf die Fahrer ab, sondern auch durch geplante Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten statt. Hinzu kommt eine Umgehung der bestehenden Sozialvorschriften durch eine Verlagerung im Güterverkehr auf nicht regulierte Fahrzeugtypen.

In diesem Kontext sind nicht nur die Fahrer die leidtragenden, sondern im Rahmen der oben erwähnten Gewinnmaximierungsstrategien werden Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer bewusst in Kauf genommen.

Dabei besteht im Rahmen der Harmonisierung der Sozialvorschriften kein Regelungsdefizit, da mit der EU Richtlinie 561/2006 eine umfassende europaweite Regelung vorliegt. Es besteht aber ein Vollzugsdefizit durch mangelnde Sanktionsstärke, so dass die zu erwartenden Bußgelder nicht in allen Ländern die zu erwartenden Gewinne nachhaltig schmälern. Bei einer entsprechend niedrigen Kontrolldichte ist weiterhin die Gefahr des „Erwischtwerdens“ extrem gering, so dass Verstöße gegen die Sozialvorschriften gezielt profitorientiert begangen werden.

Die Teilnehmer des Symposiums *mobil und fair* fordern daher von den politisch Verantwortlichen:

- Eine europäische Harmonisierung der Sanktionen bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Profitier auf Kosten der Fahrer und der übrigen Verkehrsteilnehmer darf in keinem Land der EU durch mangelnde Sanktionshärte Vorschub geleistet werden. Daher sind neben dem Fahrer vor allem die Unternehmen zu belangen und im Rahmen ihrer Verantwortung für die Angestellten zur Rechenschaft zu ziehen.
- Die Aufnahme der Sanktionshöhen in die zweijährigen Berichte der Kommission über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Transparenz in Bezug auf die nationalen Bußgelder wird einen entsprechenden Druck zur Anpassung bringen.

- Eine Erhöhung der Kontrolldichte auf 5% der Fahrerarbeitstage, wobei mind. 50% der Kontrollen auf dem Firmengelände und mind. 25% der Kontrollen auf der Straße zu erfolgen hat. Hier sind vor allem die europäischen Ländern gefordert, die derzeit noch unter der Kontrolldichte von 3% liegen.
- Weiterentwicklung des europaweiten Standards für die Ausbildung von Fahrern im Güter- und Personenverkehr.

Gleichzeitig erkennen wir aber auch, dass ein immer größerer Teil des Güterverkehrs durch Kleintransporter erledigt wird, so dass ein vollständige Umgehung der im gewerblichen Güterverkehr vorhandenen Kosten und Sozialvorschriften möglich ist. So gehen Unternehmen inzwischen verstärkt dazu über, LKW durch schwerer kontrollierbare und mit weniger Auflagen verbundene Kleintransporter zu ersetzen. Die Unfallzahlen mit Kleintransportern belegen, dass hier dringend Handlungsbedarf besteht. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern und einer Durchsetzung der bestehenden Sozialvorschriften muss die in diesem Punkt bestehende Regelungslücke für Kleintransporter geschlossen werden.

Daher fordern die Teilnehmer des Symposiums *mobil und fair* die Politik auf:

- Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Kleintransporter von 100 km/h einzuführen, denn das Rasen mit stark beladenen Fahrzeugen ist eine der Hauptursachen für die hohe Unfallhäufigkeit.
- Eine bessere Aufklärung über die von Kleintransportern ausgehenden Gefahren zu ermöglichen und aussagekräftige Statistiken in Bezug auf Unfälle mit und ohne Todesfolge unter Beteiligung von Kleintransportern vorzulegen.
- Eine Gleichstellung von gewerblich genutzten Kleintransportern mit anderen LKW voranzutreiben. Dabei sind vor allem folgende Maßnahmen notwendig:
 - auch Gewerblich genutzte Kleintransporter müssen von ausgebildeten Berufskraftfahrern gelenkt werden
 - eine Einbeziehung der gewerblich genutzten Kleintransporter in die Mautpflicht auf deutschen Autobahnen und in die Pflicht zur Dokumentation der Fahrten (Fahrtschreiber bzw. digitaler Tachograph)
 - eine Einbeziehung von gewerblich genutzten Kleintransportern in die Lenk- und Ruhezeiten für die Fahrer. Auch das Fahren von Kleintransportern ermüdet und belastet. Die Größe des Fahrzeugs darf nicht den Schutz der Fahrer bestimmen.
 - eine Einbeziehung in das Verbot von gewerblichen Fahrten an Sonn- und Feiertagen.

Die Teilnehmer des mobifair Symposiums *mobil und fair* stellen daher abschließend fest: Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Schutz der Beschäftigten gehen Hand in Hand und müssen entsprechend begleitet werden. Nur die Kombination aus wirksamen Kontrollen, Bußgeldern, die mit der Gewinnerwartung im Einklang stehen und das Schließen von Lücken im System bringen Sicherheit und Schutz zurück auf die Straße und sorgen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern.