

D Projekt „Vorstudie EU-Policy“

D.1 Hintergrund und Bedarfsanalyse

Entscheidungen über die Ausgestaltung von sozial- und arbeitsmarktpolitischen Rahmenbedingungen werden verstärkt durch die EU beeinflusst. Dabei stehen oftmals unterschiedliche Politikziele gegeneinander oder sind so eng verzahnt, dass jede Veränderung des einen, Auswirkungen auf das andere hat. Der Spielraum zwischen europäischem Rahmen und nationaler Umsetzung variiert in einzelnen Bereichen, ohne dass eine einheitliche Richtlinie eine Erfolgsgarantie versprechen kann.

Die Konsequenzen dieser Entwicklung für ArbeitnehmerInnen sind aber zunehmend unklar. Auf der einen Seite wird mit dem normativen Leitbild des Europäischen Sozialmodells die Hoffnung verknüpft, im zunehmenden europäischen und weltweiten Wettbewerb gerade jene sozial regulierte Variante des Kapitalismus aufrechtzuerhalten, die auf einem relativ hohen Maß an sozialer Gerechtigkeit beruht. Auf der anderen Seite haben die Proteste gegen die EU-Dienstleistungsrichtlinie und die Ablehnung der Europäischen Verfassung in Frankreich und den Niederlanden gezeigt, dass Ängste virulent sind, das Soziale in der EU könne abhanden kommen.

Die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Eisenbahn- und Transportsektors hat einen verstärkten Wettbewerb der Verkehrsunternehmen untereinander zur Folge. Die EU hat bereits in einigen Bereichen begonnen zu handeln und verbindliche Rahmen z.B. für Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüter- und –personenverkehr vorgeschrieben (EU Richtlinie 3820-85). Im Schienenverkehr sind derzeit Initiativen zum Fahren auf dem Führerstand und dem EU-Lok-Führerschein in der Beratung.

Das Beispiel der Lenk- und Ruhezeiten macht aber deutlich, dass ein rechtlicher Rahmen nur bedingt dem Gesetzesverstoß Einhalt gebieten kann und dass die Umsetzungsfreiheit der Richtlinien in nationale Gesetzgebung den Spielraum für unfairen Wettbewerb noch erhöht. Um einen gerechten Marktzugang zu gewährleisten und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze zu erhalten, müssen Verbraucher, Betriebe und insbesondere Arbeitnehmer vor unseriösem, sittenwidrigem und/oder kriminellm Verhalten im Geschäftsleben geschützt werden. Es muss dafür gesorgt werden, dass durch faire Wettbewerbsbedingungen die Chancengleichheit bei Angebotsabgaben erreicht wird. Ein kostengünstiges Angebot darf nicht durch Missachtung des Arbeitsschutzes, der Arbeitsgesetzgebung und der Tarifverträge erreicht werden. Die unterschiedlichen Bußgelder bei den Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten fördern aber diese Möglichkeit, da eine Unterschreitung der Ruhezeit um 30 Minuten in Deutschland ca. € 90,- kostet, in Frankreich jedoch ca. € 3.000,-. So wird der Gesetzesverstoß in Deutschland z.T. einkalkuliert, um auf Kosten der Gesundheit der ArbeitnehmerInnen und auf Kosten der Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen.

Im Rahmen der Freizügigkeit von ArbeitnehmerInnen und von Dienstleistungen, ergeben sich im europäischen Wettbewerb weitere Möglichkeiten der Gewinnung von komparativen Wettbewerbsvorteilen durch Umgehung der nationalen Sozialvorschriften. Die anstehende Aufhebung des Kabotageverbots wird daher weitergehende Möglichkeiten bieten und diesen Trend verstärken, wenn es nicht gelingt, adäquate Instrumente zur Absicherung eines fairen Wettbewerbs zu entwickeln und umzusetzen.

Eine konkrete Beleuchtung der Methoden wird hier beispielhaft nötig sein, um unfairen Wettbewerb auf Kosten der Allgemeinheit einen Riegel vorzuschieben. Dafür hat bereits ein großer deutscher Fernsehsender Interesse signalisiert, die Ergebnisse der Recherchen medial aufzubereiten und zu verbreiten. Im Bereich der Europäischen Gesetzgebung und der Folgeabschätzung gibt es ein weitergehendes Interesse der Politik, diese Ergebnisse im Fortgang der Europäischen Integration und der Harmonisierung der Sozialvorschriften einzubeziehen.

D.2 Ziel

Ziel des Projektes ist es, die Probleme und Schwachstellen der Umsetzung von europäischen Richtlinien in nationales Recht zu beleuchten und für anstehende Politikbereiche auf die Vermeidung dieser Fehler zu dringen. Zudem soll ein Überblick über die anstehenden Harmonisierungsprojekte gewonnen werden und im Rahmen einer Politikfolgeabschätzung Handlungsfelder für Interventionen im Sinne der Sozialpartner aufgezeigt werden.

Ein weiteres Ziel des Projekts ist es, die Gewinnmaximierungsstrategien einzelner Unternehmen auf Kosten der ArbeitnehmerInnen aufzuzeigen, die durch die Freizügigkeit von ArbeitnehmerInnen und Dienstleistungen innerhalb der EU eröffnet werden.

D.3 Zielgruppe

Das Projekt zielt darauf, die Interventionsfähigkeit der Sozialpartner im Rahmen der anstehenden Europäischen Beratungen zu erhöhen. Dadurch sollen die Harmonisierungsbemühungen mit Blick auf einheitlichere Sozialstandards unterstützt und im Sinne eines fairen Wettbewerbs entwickelt werden. Dadurch wird mittelbar die Arbeitsplatzsicherheit der ArbeitnehmerInnen, die bei fairen Wettbewerbern beschäftigt sind, gestärkt.

D.4 Annahmen

Als Annahme liegt dem Projekt zu Grunde, dass es ein gesellschaftliches Interesse gibt, dass Sozialstandards nicht abgesenkt werden sollen und dass Wettbewerbsvorteile nicht durch Lohn- und Sozialdumping gewonnen werden sollten.

Das vorliegende Interesse von PolitikerInnen und einem großen deutschen Fernsehsender an den Ergebnissen deutet darauf hin, dass es sich um ein notwendiges Projekt handelt.

D.5 Projektplan

Das Projekt gliedert sich in vier Teilprojekte und ist für das Jahr 2007 angesetzt.

Teilprojekt 1: Analyse der Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten in der EU

Dazu gehört, die Analyse der unterschiedlichen Bußgeldhöhen und die Ermittlung der Verstöße in den einzelnen Ländern. Anschließend folgt eine Auswertung der beiden Informationen und die Untersuchung, ob diese oder andere Faktoren korrelieren. Bei vorhandenen Korrelationen werden entsprechende politische Forderungen erhoben werden und den damit befassten politischen Institutionen zur Stellungnahme präsentiert.

Außerdem erfolgt die Abgleichung mit dem Stand der Beratungen zur Richtlinie zum Fahren auf dem Führerstand und die Beratung in Bezug auf die Ergebnisse im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten.

Teilprojekt 2: Politikfolgenabschätzung: Aufhebung des Kabotageverbots

Hier werden die Veränderungen v.a. anhand der Hauptverkehrsströme durch Deutschland analysiert und die Auswirkungen von flankierenden gesetzlichen Maßnahmen diskutiert.

Teilprojekt 3: Recherche nach Beispielen für die Ausnutzung des europäischen Binnenmarktes

Hier wird anhand von konkreten Beispielen untersucht, welche unseriösen Tricks zu Lasten der Allgemeinheit oder der ArbeitnehmerInnen von einzelnen Wettbewerbern angewendet werden, um die eigene Wettbewerbssituation zu verbessern.

Teilprojekt 4: EU Policy-Monitor

Hier werden fortlaufend die Gesetzgebungsprozesse der EU beobachtet und ggf. Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation in der Mobilitätswirtschaft und für die Beschäftigten analysiert.

D.6 Erwartete Ergebnisse

- Überblick über die Höhe der nationalen Bußgelder bei Lenk- und Ruhezeitverstößen in der EU.
- Abschätzung der Auswirkung der Bußgeldhöhen auf die Anzahl der Verstöße und ggf. Ansatz zur nationalen Intervention zwecks Anpassung der Bußgeldhöhen.
- Folgeabschätzung für weitere Projekte der Harmonisierung der Sozialvorschriften für die Mobilitätswirtschaft in der EU, vor allem im Bereich Zeitbegrenzung beim Fahren auf dem Führerstand und bei der Umsetzung des EU-Lok-Führerscheins.
- Folgeabschätzung für die Aufhebung des Kabotageverbots mit Interventionsoptionen für die nationalen Sozialpartner.
- Fernsehbericht über die Methoden einiger Unternehmen im Rahmen der Ausnutzung der Freizügigkeit der ArbeitnehmerInnen und der Dienstleistungen.
- Forderungen an die Gesetzgeber zur Harmonisierung der Bußgeldregelungen insbesondere bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr und bei der Umsetzung der Vorschriften zum Fahren auf dem Führerstand im Schienenverkehr.