

Projekt Vorstudie EU-Policy

Thema: Aufhebung des Kabotageverbot

Projektbeauftragte: Doris Steiger

Kabotage und ihre Auswirkung

Kabotage bezeichnet das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Nationalstaates durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Dabei ist es unerheblich, ob das Unternehmen in dem Staat über eine Niederlassung verfügt, in welchem es die Dienstleistung erbringt. Kabotage kann sich auf den Personen- und Gütertransport erstrecken und mit verschiedenen Transportmitteln erfolgen.

Beispiel:

Ein portugiesischer Busunternehmer kann also Fahrgäste von München nach Hamburg fahren, ohne dass er in Deutschland ein Büro haben muss oder seine Busse in Deutschland angemeldet sein müssen. Genauso kann ein deutscher Spediteur, mit seinem im Inland zugelassenen Lkw, Waren in Porto einladen und nach Lissabon transportieren.

Kabotage unterscheidet sich vom grenzüberschreitenden Verkehr dadurch, dass Transporte innerhalb einer (ausländischen) Landesgrenze stattfinden.



Der Begriff Kabotage kommt ursprünglich aus der Seefahrt, vom französischen caboter (an der Küste entlang, "von Kap zu Kap" fahren), wird inzwischen aber sowohl für den Luft-, Land- und Seeverkehr als auch für Personen- und Gütertransporte gleichermaßen verwendet.



Kurzer Überblick und Fakten

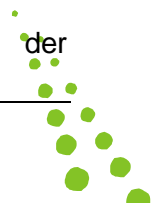
Deutschland ist aufgrund seiner geografischen Lage das Transitland Nummer eins, die Mehrzahl aller Transporte erfolgt durch Deutschland.

Schieneverkehr

- ⇒ Das Kabotageverbot im Eisenbahngüterverkehr ist zum 1. Januar 2007 aufgehoben worden.
- ⇒ Der Schienepersonenverkehr ist noch nicht völlig liberalisiert. Dies soll mit dem dritten Eisenbahnpaket der EU umgesetzt werden, welches sich momentan noch in der Gesetzgebung befindet.
- ⇒ Innerhalb des Eisenbahnverkehrs spielt Kabotage eine untergeordnete Rolle, weil ganz andere Probleme vorrangig zu lösen sind. Stichwort hierzu ist die Interoperabilität.
- ⇒ Allerdings stellen die Internationalisierung des Güterkraftverkehrs und sich verschärfende unfaire Wettbewerbsbedingungen massive Probleme für die Schiene dar. Durchaus denkbar ist, dass der Eisenbahnverkehr dadurch – ungeachtet aller Folgen – in eine Bedeutungslosigkeit abrutscht.

Güterkraftverkehr

- ⇒ Für die alten Mitgliedsländer (EU 15) gilt, dass Kabotage in vollem Umfang erlaubt ist.
- ⇒ Die Aufhebung von Marktzugangsbeschränkungen für die neuen Beitrittsstaaten steht jedoch noch aus. Bis 30. April 2007 ist nur den Ländern Slowenien, Zypern und Malta Kabotage innerhalb der EU erlaubt. Eine Verlängerung des Kabotageverbotes für die sieben betroffenen EU-Staaten ist über den genannten Zeitpunkt hinaus vorgesehen.
- ⇒ Für die Anfang 2007 beigetretenen Staaten Rumänien und Bulgarien gelten wiederum andere Fristen. Sie werden voraussichtlich als Letzte auf einem liberalisierten Markt agieren können.
- ⇒ Die Kabotagefreigabe in den alten EU-Ländern brachte keinerlei negative Marktauswirkungen mit sich, obwohl die Kabotage um das Fünffache anstieg. Begründet wird dies mit der Tatsache, dass nicht die Unternehmen mit den geringsten Arbeitskosten aktiv wurden, sondern die effizientesten Betriebe.
- ⇒ Die momentanen Probleme treten weit überwiegend mit den neuen EU-Beitrittsländern sowie osteuropäischen Staaten auf und sind nicht auf Kabotage sondern auf grenzüberschreitende Verkehre bezogen.
- ⇒ Im Gegensatz zu den positiven Erfahrungen mit der Kabotagefreigabe in den alten EU-Ländern ist für grenzüberschreitende Verkehre von mittel- und osteuropäischen Unternehmern festzuhalten: **Es findet ein knallharter Wettbewerb ausschließlich über Preiskonkurrenz statt. Nur die Firmen mit den geringsten (Arbeits-) Kosten haben überhaupt eine Chance zu bestehen.**
- ⇒ In diesem Überlebenskampf werden regelmäßig illegale Methoden angewendet. Beispielhaft genannt sei das Fälschen von Transportgenehmigungen, das Überladen von Lkws, insbesondere aber **Lohn- und Sozialdumping mit Auswüchsen bis hin zum „modernen Menschenhandel“.**
- ⇒ Bezogen auf EU-Bürger sind die geltenden Regelungen zur Einschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit eindeutig nicht geeignet, Lohn- und Sozialdumping zu



verhindern. (Für die Beitrittsstaaten gilt, dass unselbständig Beschäftigte frühestens am 1. Mai 2009 als Arbeitnehmer in Deutschland arbeiten dürfen. Bis zu diesem Zeitpunkt können also nur Selbständige ihre Arbeitskraft legal anbieten. Eine Ausnahme machen nur die Inseln Malta und Zypern.)

- ⇒ Für grenzüberschreitende Verkehre benötigen Nicht-EU-Bürger Arbeits- bzw. Aufenthaltsgenehmigungen. **Diese liegen häufig nicht vor.**
- ⇒ Legal agierende kleine und mittelständische Spediteure können diesem Preisdruck immer weniger Stand halten. So werden beispielsweise händeringend Fahrer gesucht. Durch die wettbewerbskonformen aber unattraktiven Löhne sind Trucker nicht mehr bereit, die schwere Arbeit weit weg von zu Hause anzunehmen. Die Spediteure kommen in zusätzliche Nöte. Für alle Beteiligten dreht sich die Spirale nach unten weiter.

Folgenbetrachtung

Lohn- und Sozialdumping, „gewürzt“ mit kriminellen Beschäftigungsformen sind die Hauptursache für nachfolgend genannte Auswirkungen in einzelnen Bereichen:

Arbeitsschutz

- Missachtung von Lenk- und Ruhezeiten
- Gesundheitsschäden (keine Arztbesuche möglich)
- Übermüdete, kranke Fahrer als Sicherheitsrisiko auch für andere Verkehrsteilnehmer
- Dauerhafter Arbeitsplatzverlust statt feste Beschäftigungsverhältnisse für die Fahrer

Unfallverhütung

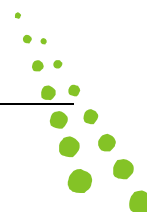
- Lkw-Fahrer als „tickende Zeitbombe“
- Überladene bzw. falsch beladene Lkw
- „Elefantenrennen“ auf den Autobahnen wegen des Termindrucks
- Schneller verschleißende Straßen bei leeren öffentlichen Kassen (höhere Unfallgefahren)

Umweltschutz

- Potentialverlagerung von der Schiene auf die Straße sorgt für zusätzliche Emissionen, ungeachtet aktueller Debatten
- Immer mehr Staus als weiterer Emissionsfaktor
- Ausbau bzw. Neubau von Straßen sorgt für weitere Flächenversiegelung und Abnahme unzerschnittener Naturräume

Verbraucherschutz

- Unseriöses, sittenwidriges und kriminelles Verhalten betrifft immer deutlicher auch die Verbraucher (Gesundheit durch erhöhtes Unfallrisiko).
- Folgewirkungen auf seriöse Arbeitsplätze.



Forderungen im Bereich Güterkraftverkehr

➤ **Deutlich mehr Kontrollen**

- Ist die vorgezeigte Lizenz rechtmäßig zustande gekommen?
- Hat der angegebene Empfänger die Waren auch wirklich bestellt?
- Sind die Frachtpapiere in Ordnung?
- Sind die Ausweispapiere des Fahrers (und ggf. Beifahrers) in Ordnung?
- Wurden die EU-Vorschriften bzgl. Arbeitnehmerfreizügigkeit, Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit eingehalten?
- Befinden sich die Trucks in technisch einwandfreiem Zustand?
- Existieren illegale Tanks an den Lkw?

Das erfordert:

- **Wesentlich mehr qualifiziertes Personal zur Durchführung der Kontrollen**
- **Eine europaweite Verhängung möglichst einheitlicher und drastischer Bußgelder. Dies in erster Linie für Unternehmer und deren Beauftragte.**
- **Eine EU-weite Harmonisierung der Steuerlast für Lkw, um das Ausflagen zu verhindern**
- **Eine Zertifizierung zur Unterstützung von ordnungsgemäß agierenden Spediteuren.**

Allgemeine Forderungen

Keine weiteren Mittelkürzungen sondern:

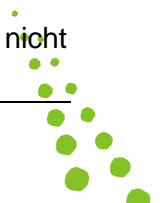
- **Ausbau des Schienennetzes als umweltfreundliche und europaweit einsetzbares Transportmittel fördern**
- **Die Interoperabilität massiv forcieren**
- **EU-Gesetz gegen sittenwidriges Verhalten im Bezug auf Lohn- und Sozialdumping. Hohe Strafen, Verlust der Konzession.**

Unser Fazit

Erfahrungsgemäß entspannen zusätzliche Normen die Situation nicht, aber sie sind notwendig geworden, da immer mehr die Kontrolle der Einhaltung bestehender Gesetze zum Problem wird. Und genau daran sind derzeit existierende und künftig zu befürchtende Probleme in erster Linie festzumachen: **Die Kontrolldichte ist absolut unzureichend.**

Es geht also nicht darum, erkannten Missständen mit immer mehr zusätzlichen Verordnungen und Richtlinien zu Leibe zu rücken, sondern aktiv zu werden, kriminelles Verhalten im Keim zu ersticken.

Das Risiko erwischt zu werden, muss fortan so hoch sein, dass sich illegales Verhalten nicht



mehr rechnet bzw. lohnt.

Das trifft auch auf die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeitvorschriften zu, die mit gleicher Regelmäßigkeit und Intensität missachtet werden.

mobifair wird politisch Einfluss nehmen. In Gesprächen mit politischen Mandatsträgern, auch auf EU-Ebene und mit Öffentlichkeitsarbeit.

mobifair bittet um Unterstützung durch Hinweise und Beispiele: info@mobifair.eu

