

Weitere Informationen

Internetportal des EWSA
<http://www.eesc.europa.eu>

Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft (TEN)
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-section>

Ständige Studiengruppe Umsetzung des Weißbuchs Verkehr
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.transports-permanent-study-group>

Weißbuch 2011: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

Stellungnahmen des EWSA

Die Auswirkungen der auf der COP 21 getroffenen Vereinbarungen auf die europäische Verkehrspolitik (2016)
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.38424>

Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage (2015)
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.36372>

Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Fortschritte und Herausforderungen (Sondierungsstellungnahme auf Ersuchen des Europäischen Parlaments) (2015)
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.34623>

Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (2011)
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.20491>

Veranstaltungen zu diesem Thema

Öffentliche Anhörung des EWSA zum Thema Auswirkungen der auf der COP 21 getroffenen Vereinbarungen auf die europäische Verkehrspolitik, 4. April 2016
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-cop21-transport-impact>

Konferenz des EWSA zum Thema Straßengüterverkehr: Sozialdumping und grenzübergreifende Integration der Infrastrukturen, 11./12. November 2015
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-road-transport>

Europäische Kommission, 2016, Konferenz zum Thema Straßenverkehr – Förderung des Wandels für Unternehmen und Menschen, 19. April 2016
http://ec.europa.eu/transport/modes/road/events/2016-04-19-road-transport-conference_en.htm

Hochrangige Konferenz der Europäischen Kommission 2015 – Eine Sozialagenda für den Verkehr, 4. Juni 2015
http://ec.europa.eu/transport/media/events/2015-06-04-social-agenda-for-transport_en.htm

eesc.europa.eu/ten
ten@eesc.europa.eu

EESC-2016-64-DE



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Straßenverkehr

Positionspapier – Oktober 2016

Einleitung

Der Straßenverkehr ist ein entscheidender Bestandteil des Binnenmarkts der Europäischen Union und ihrer Wirtschaft insgesamt. Zugleich ist er ein eigenständiger und dynamischer Wirtschaftssektor, der etwa fünf Millionen Beschäftigte in der gesamten EU zählt, fast zwei Prozent des BIP der EU erwirtschaftet und unmittelbaren Einfluss auf die Lebensqualität von Millionen Unionsbürgern hat. Der Straßenverkehr der EU hat sich im Laufe der Zeit enorm weiterentwickelt, was sich positiv auf den Handel, die Wirtschaft sowie die Freizügigkeit ausgewirkt hat. Allerdings hat der Erfolg auch seine Schattenseiten, sodass der Sektor heute vor erheblichen Herausforderungen steht, u. a. in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit, die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern sowie die notwendige Verringerung der Luftverschmutzung, der Lärmbelastigung und des ökologischen Fußabdrucks, an denen der Straßenverkehr einen erheblichen Anteil hat¹.

Ein Viertel der Klimagasemissionen der EU entfällt auf den Verkehrssektor, womit dieser nach der Energieerzeugung der zweitgrößte Emissionsverursacher ist. Wenn die EU die in der Schlusserklärung der COP 21 niedergelegten Ziele sowie ihre eigenen langfristigen Klimaziele erreichen will, müssen die verkehrsbedingten Emissionen erheblich gesenkt werden. Dies betrifft insbesondere den Straßenverkehr, der für mehr als zwei Drittel der verkehrsbedingten Klimagasemissionen verantwortlich ist.

Ein Marktzugang unter fairen Bedingungen und die soziale Dimension des (Straßen)Verkehrs, einschließlich der Bekämpfung des Sozialdumpings, sind weitere Themen, die inzwischen ganz oben auf der politischen Tagesordnung der EU stehen.

Was tut die Europäische Union?

Ziel der Verkehrspolitik der Europäischen Union ist es, Bedingungen zu schaffen, unter denen der Straßenverkehr effizient und sicher funktioniert und die Umwelt möglichst wenig beeinträchtigt³.

Um die Arbeitsbedingungen in der Branche zu verbessern, muss der Verkehr sicherer werden. Die Öffnung der Verkehrsmärkte in Europa hat den Wettbewerbsdruck auf die Betreiber und ihre mobilen Beschäftigten erheblich verstärkt. Die EU hat deshalb ein soziales Regelwerk für Kraftverkehrsunternehmen, die Güter und Fahrgäste transportieren, geschaffen, der drei einander ergänzende Ziele umfasst: angemessener Sozialschutz der beschäftigten Arbeitnehmer, fairer Wettbewerb zwischen den Unternehmen und Erhöhung der Verkehrssicherheit, indem verhindert wird, dass übermüdete Fahrer auf den Straßen unterwegs sind⁴.

Auf der Pariser Klimakonferenz COP 21 wurde ein historisches Übereinkommen erzielt. Allerdings sind in den kommenden Jahren beträchtliche Anstrengungen nötig, um die ehrgeizigen Verpflichtungen in konkrete Maßnahmen umzusetzen. Bereits in ihrem Weißbuch Verkehr (2011) hat die Europäische Kommission Ziele festgelegt, die im Einklang mit den COP 21-Zielen stehen (Reduzierung des Treibhausgasausstoßes um 60 % gegenüber dem Niveau von 1990). Teil dieser umfassenden Strategie sind auch Maßnahmen und Initiativen zur weiteren Senkung der verkehrsbedingten Emissionen in Europa. Die Kommission bekräftigte diese Ziele im Rahmen für die Klima- und Energiepolitik der EU bis 2030 (2014) und stellte im Paket zur Energieunion (2015) fest, dass die EU die verkehrsbedingten Emissionen schneller senken muss. Im Juli 2016 legte sie dann die Mitteilung Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität vor, in der sie erläutert, wie der Verkehr zur Umsetzung des Ziels einer 30 %igen Reduzierung bis 2030 beitragen kann, und den Mitgliedstaaten und Interessenträgern Leitlinien betreffend die verschiedenen Möglichkeiten zur Verwirklichung dieses Ziels an die Hand gibt.

Die Kommission hat vor kurzem hochrangige Konferenzen organisiert, auf denen sowohl nationale als auch europäische Entscheidungsträger, Fachleute, Sozialpartner sowie andere

1. Broschüre: Der Straßentransport – Eine neue „Gangart“, Europäische Kommission, 2012.
2. Klimapolitik der Europäischen Kommission:
http://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris/index_de.htm.
3. Website der Kommission zur Förderung eines effizienten, sicheren und ökologischen Straßenverkehrs:
http://ec.europa.eu/transport/modes/road/index_en.htm (nur auf EN verfügbar).
4. Webseite der Kommission Sozialvorschriften für den Straßenverkehr:
http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/index_en.htm

wichtige Interessenträger zusammenkamen, um verschiedene Aspekte der Thematik zu erörtern. Im Mittelpunkt der Konferenz zum Straßengüterverkehr (2016) standen Initiativen der Kommission, mit denen ein gut funktionierender Binnenmarkt für den Straßengüterverkehr, eine sauberere Umwelt durch die Senkung der verkehrsbedingten Emissionen (insbesondere im Straßenverkehr) und die Achtung der Arbeitnehmerrechte gewährleistet werden sollen. Auf der Konferenz Eine Sozialagenda für den Verkehr (2015) kamen wichtige soziale Fragen im Zusammenhang mit der Gestaltung der Verkehrspolitik zur Sprache, darunter vor allem wie die im Verkehr Beschäftigten auf die Zukunft vorbereitet, die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen verbessert und die Sozialpartner stärker in die EU-Verkehrspolitik eingebunden werden können.

Standpunkt des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA)

Die Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft (TEN) des EWSA und insbesondere ihre ständige Studien- gruppe Umsetzung des Weißbuchs Verkehr diskutiert diese grundlegenden Entwicklungen, die tiefgreifende Auswirkungen auf die künftige Verkehrspolitik der EU haben werden, und arbeitet aktiv an ihrer Bewältigung

Soziale Aspekte

In seiner Stellungnahme zum Thema Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Fortschritte und Herausforderungen⁵ forderte der EWSA ausdrücklich, dass die Sozialstandards verbessert, die Sozial- und Arbeitsbedingungen harmonisiert sowie Sozial- und Lohndumping verhindert werden, damit der Verkehrssektor reibungslos und unter gleichen Ausgangsbedingungen operieren kann. Im Mittelpunkt seiner Stellungnahme Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage stand ebenfalls die Notwendigkeit, rechtswidrige und betrügerische Praktiken zu bekämpfen und eine angemessene Durchsetzung und Kontrolle sicherzustellen. Darüber hinaus forderte der EWSA, dass die Marktzugangsbestimmungen im Straßengüterverkehr präzisiert und vereinfacht werden. Der EWSA

- bekräftigt seine bereits in der Stellungnahme zum Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum aus dem Jahr 2015 zum Ausdruck gebrachte Unterstützung für das Ziel

der Kommission Juncker, Sozialdumping zu bekämpfen, und wiederholt seine Forderung an die Europäische Kommission, Präventivmaßnahmen vorzuschlagen;

- bedauert, dass es trotz seines weitreichenden Gebrauchs keine Definition für den Begriff Sozialdumping gibt. Für diese Stellungnahme fasst der EWSA unter dem Begriff Sozialdumping Praktiken zusammen, „mit denen Sozialvorschriften und Marktzugangsbestimmungen (Briefkastenfirmen) umgangen oder missachtet werden, um Wettbewerbsvorteile zu erlangen“;
- begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, die EU-Verordnungen einfacher und klarer zu fassen, die Niederlassungskriterien strenger zu definieren, um eine missbräuchliche Nutzung sogenannter Briefkastenfirmen zu verhindern, und mit einem Paket zur Arbeitskräftemobilität die Freizügigkeit der Arbeitnehmer zu fördern und die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten zu verbessern, Sozialdumping, Betrug und Missbrauch in Verbindung mit der Entsendung von Arbeitnehmern und dem Zugang zu Sozialleistungen zu bekämpfen;
- ist der Auffassung, dass dringend Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich sind, um der Gefahr einer Fragmentierung des Binnenmarktes im Straßengüterverkehr infolge einseitiger nationaler Maßnahmen zur Bekämpfung von Sozialdumping vorzubeugen. Erfolgreiche EU-Maßnahmen können günstige Bedingungen für eine weitere Marktöffnung schaffen;
- betont, dass eine verstärkte Kontrolle der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften nicht zu unangemessenen Anforderungen führen darf, die den normalen Wettbewerb zwischen den europäischen Verkehrsunternehmen und die Vollendung des Binnenmarkts im Straßengüterverkehr beeinträchtigen;
- weist darauf hin, dass die Europäische Kommission in den Vorschlägen zur Vereinfachung des Marktzugangs, einschl. Kabotage, die Möglichkeit einer Angleichung der Bestimmungen für den Straßengüterverkehr an die geltenden Bestimmungen für die vorübergehende Erbringung von Dienstleistungen im Allgemeinen in Betracht ziehen könnte, wobei den spezifischen Wesensmerkmalen des Verkehrssektors Rechnung getragen werden muss. Durch die Vereinfachung der Marktzugangsvorschriften könnte die Grundlage für eine kohärentere Durchsetzung und eine verbesserte Kultur

der Rechtstreue geschaffen und dadurch der Spielraum für Sozialdumping eingeschränkt werden. Die Vereinfachung sollte mit einer energischen Durchsetzung beschlossener Maßnahmen zur Verhinderung von Sozialdumping eng Hand in Hand gehen;

- fordert die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren für eine wirksame Durchsetzung der Rechtsvorschriften zur Bekämpfung von Missbrauch und Sozialdumping zu fördern.

Die Stellungnahme wurde in einer Konferenz zum Thema Straßengüterverkehr: Sozialdumping und grenzübergreifende Integration der Infrastrukturen vorgestellt, die der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss gemeinsam mit dem Luxemburger Wirtschafts- und Sozialrat auf Initiative des luxemburgischen Ratsvorsitzes am 11./12. November 2015 in Luxemburg veranstaltete, und diente dort als Diskussionsgrundlage.

Auswirkungen von der COP 21

Das auf der COP 21 vereinbarte Übereinkommen verpflichtet erstmals alle UN-Mitgliedstaaten auf eine beschleunigte Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Der Verkehr als einer der größten Verursacher von Treibhausgasemissionen (wovon 71 % auf den Straßenverkehr zurückzuführen sind) wird einen grundlegenden Wandel durchlaufen müssen, der sich auf alle Bereiche des Lebens auswirkt. Zur Einbindung der Zivilgesellschaft veranstaltete die Fachgruppe TEN des EWSA gemeinsam mit dem für Verkehr zuständigen TRAN-Ausschuss des Europäischen Parlaments am 4. April 2016 in Brüssel eine öffentliche Anhörung, auf der Ideen erörtert wurden, wie diese tiefgreifenden Veränderungen im Verkehrssektor gesteuert werden können. Die Ergebnisse dieser Veranstaltung flossen in die Initiativstellungnahme des EWSA Die Auswirkungen der auf der COP 21 getroffenen Vereinbarungen auf die europäische Verkehrspolitik⁶ ein:

- Der EWSA begrüßt das auf der 21. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention (COP 21) geschlossene Übereinkommen von Paris sowie die beabsichtigten nationalen Beiträge (Intended Nationally Determined Contributions – INDC) der EU und ihrer Mitgliedstaaten, die sich zu einer Reduzierung des Klimagasausstoßes in der EU um mindestens 40 % bis 2030 und um 80-95 % bis 2050 gegenüber dem Niveau von 1990 verpflichtet haben.

5. ABl. C 291 vom 4.9.2015, S. 14.

6. ABl. C 303 vom 19.8.2016, S. 10.