



**2015/2255(INI)**

8.4.2016

# **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten

zu Sozialdumping in der Europäischen Union  
(2015/2255(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Jens Nilsson



## VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass im Verkehrssektor die Sicherheit, der Schutz der Fahrgäste und angemessene Arbeitsbedingungen in erheblichem Maße voneinander abhängig sind;
- B. in der Erwägung, dass die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums als oberstes Ziel des Weißbuchs Verkehr von 2011 bestätigt wurde;
- C. in der Erwägung, dass die Verkehrsbranche aufgrund des freien Verkehrs von Waren, Dienstleistungen und Personen sowie der Niederlassungsfreiheit eine tragende Säule des EU-Binnenmarkts ist, sowie in der Erwägung, dass der Grundsatz der Nichtdiskriminierung verlangt, dass gleiche Arbeit, gleiche Rechte, menschenwürdige Arbeitsbedingungen und ein fairer Wettbewerb im Zentrum eines gut funktionierenden Binnenmarkts stehen müssen;
- D. in der Erwägung, dass die auf EU-Ebene ergriffenen Maßnahmen im Straßenverkehrssektor in erster Linie auf die weitere Verbesserung der Umsetzung und Durchsetzung der bestehenden Regelung abzielen und in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der Probleme stehen sollten;
- E. in der Erwägung, dass bei etwaigen Änderungen an den Rechtsvorschriften in Bezug auf die Sozial- und Arbeitsbedingungen alle Grundfreiheiten der EU geachtet werden müssen und der auf objektiven Wettbewerbsvorteilen beruhende faire Wettbewerb nicht eingeschränkt werden darf und kein weiterer Verwaltungsaufwand oder zusätzliche Kosten für Verkehrsunternehmen, insbesondere KMU, geschaffen werden dürfen;
- F. in der Erwägung, dass das Verkehrswesen, insbesondere das internationale Verkehrswesen und Kabotage, nicht unter die Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern (Richtlinie 96/71/EG) fällt und dass in diesem Zusammenhang auf die gemeinsame Erklärung der Kommission und der Mitgliedstaaten (10048/96 ADD 1) aufmerksam gemacht werden sollte;
- G. in der Erwägung, dass die Unregelmäßigkeiten, die zu einer Verzerrung des fairen Wettbewerbs im Transportwesen führen, umgehend durch eine einheitliche Auslegung und Anwendung sowie eine striktere Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften und eine Ausweitung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit in Angriff genommen werden sollten, wobei dem Subsidiaritätsprinzip umfassend Rechnung zu tragen ist;
- 1. weist erneut darauf hin, dass es keine klare und allgemein anerkannte Definition des Begriffs „Sozialdumping“ gibt und dass unterschiedliche Interpretationen dazu vorliegen, was zu Verwirrung führen kann; hält es für notwendig, den Begriff „Sozialdumping“ neu zu interpretieren; weist darauf hin, dass der aus dem Bereich der Handelspolitik bekannte Begriff des Dumpings im Transportsektor und generell im Beschäftigungsbereich eine andere Bedeutung hat;

2. erinnert daran, dass der Begriff „Sozialdumping“ in manchen Fällen missbräuchlich verwendet wird, um protektionistische Maßnahmen zu bemänteln, die zu einer Fragmentierung des gemeinsamen europäischen Marktes führen können;
3. fordert die Mitgliedstaaten auf, alle relevanten Vorschriften des Sozialrechts, die sich auf den Transportsektor beziehen, auf umfassende, wirksame und diskriminierungsfreie Weise umzusetzen und insbesondere in Bezug auf die Fahrt- und Ruhezeiten die Anzahl der tatsächlichen Kontrollen zu erhöhen; fordert die Kommission und die zuständigen Behörden auf, die Umsetzung auch im Hinblick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die Auslegung und die ordnungsgemäße Durchsetzung der geltenden Vorschriften genauer zu überwachen, um bestehende Gesetzeslücken zu schließen und zu verhindern, dass nationale Gesetze dazu missbraucht werden, die Arbeitnehmerfreizügigkeit zu verhindern, insbesondere was protektionistische Maßnahmen und nicht gerechtfertigte Hürden betrifft; betont, dass es keinen Widerspruch zwischen der ordnungsgemäßen Umsetzung der Rechtsvorschriften für den Transportsektor und den Rechtsvorschriften über den fairen Wettbewerb, die Freizügigkeit und die Niederlassungsfreiheit geben sollte; fordert die Kommission auf, die Durchführung von Kontrollen weiter zu harmonisieren und im Falle unzureichender oder nicht durchgeführter Kontrollen durch die Mitgliedstaaten Sanktionen zu verhängen;
4. hebt hervor, dass eine präzise Definition der Probleme im EU-Verkehrssektor eine Voraussetzung für die Einleitung weiterer rechtlicher Schritte auf Ebene der EU oder der Mitgliedstaaten ist und dass Probleme auf dem EU-Verkehrsmarkt grundsätzlich mit zielgerichteten Maßnahmen angegangen werden müssen, durch die ehrliche Unternehmen nicht beeinträchtigt werden;
5. hebt hervor, dass Vorschläge für EU-Rechtsvorschriften im Verkehrssektor grundsätzlich verhältnismäßig sein müssen und auf Fakten, ausführlichen Analysen und objektiven Daten beruhen müssen, um sicherzustellen, dass mit den vorgeschlagenen Lösungen die Entwicklung einer effizienten und wettbewerbsfähigen Verkehrsbranche vorangebracht wird;
6. erkennt das nachhaltige Wirtschaftswachstum in den Sektoren Verkehr und Fremdenverkehr in der EU und folglich ihr Potenzial zur Schaffung von Arbeitsplätzen an; ist fest davon überzeugt, dass die Beschäftigung in der Verkehrsbranche der EU für zukünftige Generationen attraktiver gestaltet werden sollte, da es dieser Branche an Nachwuchs mangelt; vertritt insbesondere die Auffassung, dass die Beteiligung von Frauen und jungen Menschen gefördert werden muss; unterstreicht, dass Schulungen für Arbeitnehmer gegebenenfalls grundlegende Informationen über die Rechte von Arbeitnehmern gemäß den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften umfassen sollten;
7. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass Vorschläge zur Öffnung der Dienstleistungsbranchen aller Verkehrsmärkte an eine ordnungsgemäße Durchsetzung der EU-Sozialgesetzgebung und Maßnahmen zur Verhinderung von Unterschieden zwischen den sozialen Bedingungen in den Mitgliedstaaten geknüpft sind; betont, dass die Öffnung der Verkehrsmärkte nicht zu einer Verschlechterung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen von Arbeitskräften, einer schlechteren Dienstleistungsqualität, unlauteren Geschäftspraktiken, der Schaffung von Monopolen oder einer Verzerrung des fairen Wettbewerbs, was den sozialen Schutz der Arbeitskräfte

im Transportsektor betrifft, führen darf;

8. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich für einen verstärkten sozialen Dialog im Transport- und Logistiksektor insgesamt einzusetzen;
9. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen und mittels einer wirksameren Durchsetzung der Vorschriften illegale Aktivitäten, Briefkastenfirmen und unlautere Geschäftspraktiken wie atypische Verträge zu bekämpfen, um die soziale Absicherung der Beschäftigten zu gewährleisten und den Unternehmern Rechtssicherheit zu geben; fordert die Mitgliedstaaten auf, angemessene Mindeststandards für die Beschäftigten im Transportsektor sicherzustellen;
10. fordert die Kommission eindringlich auf, sicherzustellen, dass im Verkehrs- und Fremdenverkehrssektor der EU auch Arbeitskräfte, die nicht in der EU wohnhaft sind, die nach EU-Recht geltenden Sicherheitsanforderungen einhalten;
11. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, im Hinblick auf die Verordnung über die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und andere einschlägige Rechtsvorschriften ein direktes Beschäftigungsverhältnis als das Standardmodell zu unterstützen und die Nutzung atypischer Anstellungsverhältnisse einzuschränken;
12. fordert eine Intensivierung der Kontrollen in Bezug auf die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehrsgewerbe; fordert eine Verbesserung der Überwachungsgeräte und eine zügige Einführung der intelligenten Fahrtenschreiber für die gewerbliche Verwendung, damit eine ordnungsgemäße, wirksame und diskriminierungsfreie Umsetzung der geltenden Rechtsvorschriften durch die Mitgliedstaaten sichergestellt ist, ohne dass dadurch unnötige bürokratische Lasten geschaffen werden; fordert die Kommission auf, die Schaffung einer „elektronischen und integrierten Teilnehmerdatei“ für alle auf Grundlage einer Gemeinschaftslizenz tätigen Teilnehmer in Erwägung zu ziehen, damit alle bei Straßenkontrollen festgestellten relevanten Daten über Fuhrunternehmen, Fahrzeug und Fahrer erfasst werden können;
13. betont, dass die Kommission soziale und sicherheitsrelevante Aspekte als wichtige Priorität des Straßenverkehrspakets betrachten muss, darunter auch Maßnahmen zur Verbesserung der Rechtsklarheit und der Freiheit zur Erbringung von Transportdienstleistungen in der gesamten EU, und dass sie dafür sorgen muss, dass die Mitgliedstaaten die Vorschriften über Arbeitsbedingungen und soziale Rechte ordnungsgemäß anwenden und durchsetzen, wobei dem Entwicklungsstand des Verkehrssektors in dem Mitgliedstaat, in dem das Transportunternehmen seinen Sitz hat, sowie der Arbeitsproduktivität in dem Sektor Rechnung zu tragen ist; betont, dass Kontrollen erforderlich sind, um genau festzustellen, in welchem Mitgliedstaat die Arbeitsleistung eines Fuhrunternehmers und seiner Beschäftigten tatsächlich erbracht wird und welche nationalen Sozialversicherungsvorschriften somit Anwendung finden;
14. fordert die Kommission auf, Vorschläge für die anstehenden Straßenverkehrsinitiativen auszuarbeiten, die eine deutlichere Abgrenzung zwischen der Dienstleistungs- und der Niederlassungsfreiheit ermöglichen, um sicherzustellen, dass Tätigkeiten eines Unternehmens in einem anderen Mitgliedstaat, in dem es nicht niedergelassen ist, einen vorübergehenden Charakter haben, und dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer unter die

Rechtsvorschriften des Landes fallen, in dem sie ihre Arbeitsleistung gewöhnlich erbringen oder ihre berufliche Tätigkeit überwiegend ausüben;

15. fordert die Kommission auf, Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 (Rom I) gemäß der Auslegung des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Koelzsch (C-29/10, Urteil des Gerichtshofes (Große Kammer) vom 15. März 2011) in kollektiver Weise auf mobile Arbeitnehmer im Kraftverkehr anzuwenden;
16. fordert diejenigen Mitgliedstaaten, die ein Mautsystem haben, dazu auf, den Kontrollbehörden den Zugang zu den gesammelten Mautdaten zur Auswertung zur Verfügung zu stellen, um somit u.a. die Kabotagebeförderungen besser überprüfen zu können;
17. fordert, dass für sichere Parkplätze gesorgt wird und dass deren Qualitäts- und Hygienestandards verbessert werden;
18. fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, im Bereich der Informationen zur Durchsetzung grenzübergreifend zusammenzuarbeiten, Überwachungsbehörden einen besseren Zugang zu den Daten zu geben, die in den nationalen elektronischen Registern der Mitgliedstaaten und im Europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) gespeichert sind, sowie die Liste der Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen, zu konsolidieren, indem die Nichteinhaltung aller einschlägigen Vorschriften der EU aufgenommen wird; hebt hervor, dass die Haftung für Verstöße gegen die Vorschriften bei denen liegen sollte, die den Mitarbeitern Anweisungen erteilen;
19. lehnt jede weitere Liberalisierung der Kabotage ab, solange der derzeitige Rechtsrahmen nicht verbessert worden ist; fordert die Kommission auf, verbesserte Vorschriften vorzuschlagen, durch die für eine bessere Umsetzung Sorge getragen und die Überwachung erleichtert wird; fordert die Kommission auf, die Richtlinie 92/106/EWG über den kombinierten Verkehr zu überarbeiten, um unfaire Praktiken zu beseitigen; fordert zudem weitere Maßnahmen zur Einhaltung der Sozialvorschriften im kombinierten Verkehr;
20. fordert die Kommission zur Koordinierung und Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden bei Rechtsvorschriften für den Kraftverkehr, unter anderem durch einen Austausch von Informationen, und bei anderen Bemühungen auf, die zum Ziel haben, die Umsetzung der Rechtsvorschriften zu unterstützen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Akteure sicherzustellen; weist darauf hin, dass die Durchsetzung der Rechtsvorschriften in diesem Zusammenhang in erster Linie den Mitgliedstaaten obliegt; fordert die Mitgliedstaaten auf, enger mit Euro Contrôle Route und dem europäischen Verkehrspolizeinetzwerk TISPOL zusammenzuarbeiten, um die Durchsetzung der EU-Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr dadurch zu verbessern, dass für ihre einheitliche und angemessene Umsetzung gesorgt wird;
21. fordert die Kommission auf, die Schaffung einer Europäischen Straßenverkehrsagentur in Erwägung zu ziehen, um die ordnungsgemäße Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften sicherzustellen die Standardisierung voranzubringen und im Bereich des Straßenverkehrs die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern;

22. fordert die Kommission auf, zusammen mit Europol zu untersuchen, wie weit der Betrug mit Beförderungspapieren und Fahrerlaubnissen in der EU verbreitet ist, und auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse Maßnahmen zu ergreifen;
23. ist der Ansicht, dass der möglichen Einrichtung einer europäischen Straßenverkehrsagentur oder eines anderen Gremiums, das für grenzüberschreitende Arbeitskontrollen zuständig ist, eine ausführliche Bewertung der geltenden Vorschriften und der derzeitigen Möglichkeiten für etwaige Verbesserungen vorausgehen sollte, wobei den Grundsätzen der Subsidiarität und der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der EU und den Mitgliedstaaten in diesem Bereich uneingeschränkt Rechnung zu tragen ist;
24. erkennt an, dass die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich der Durchsetzung verbessert werden sollte; ist in diesem Zusammenhang der Überzeugung, dass die im Rahmen von Euro Contrôle Route durchgeführten Aktivitäten und solche Initiativen wie das Projekt CLOSER geeignete Mittel darstellen, um dem Ziel einer verbesserten Durchsetzung näherzukommen;
25. betont, dass die soziale Dimension der von der Kommission am 7. Dezember 2015 veröffentlichten Luftverkehrsstrategie für Europa verstärkt werden sollte, da hochwertige Beschäftigungs- und gute Arbeitsbedingungen in einem direkten Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Sicherheit von Fahrgästen und Mitarbeitern stehen; betont in diesem Zusammenhang ferner, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten die ordnungsgemäße Durchsetzung der nationalen Sozialvorschriften und der Tarifverträge gegenüber Fluggesellschaften mit Flugbasen im EU-Gebiet überwachen und sicherstellen müssen; erinnert vor diesem Hintergrund an den Zusammenhang zwischen Sozial- und Umweltnormen und der Qualität der Dienstleistungen sowie der Sicherheit; weist darauf hin, wie wichtig es ist, eine Mindestausbildung für Wartungspersonal in der Zivilluftfahrt festzulegen; fordert die Kommission auf, eine Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 vorzuschlagen und den Ursachen ihrer Nichtumsetzung auf den Grund zu gehen;
26. fordert eine verbesserte Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, damit sich Fluggesellschaften, die Flugbasen in der EU haben, zwingend an nationales Arbeitsrecht halten müssen, sowie eine Verbesserung der Definition und des Konzepts des „Hauptgeschäftssitzes“; fordert ferner, dass im Zusammenhang mit der Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit und des Arbeitsrechts in Bezug auf Besatzungsmitglieder eine Angleichung der Definition des Begriffs der „Heimatbasis“ in der Verordnung (EU) Nr. 83/2014 und in der Verordnung (EU) Nr. 465/2012 vorgenommen wird;
27. vertritt die Auffassung, dass die Kommission im maritimen Sektor die uneingeschränkte Umsetzung der Sozialvorschriften, einschließlich des Seearbeitsübereinkommens von 2006, sicherstellen sollte; nimmt die Vorschriften der Kommission über staatliche Beihilfen zur Unterstützung des europäischen maritimen Sektors zur Kenntnis, durch die die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge durch günstige steuerliche Rahmenbedingungen (Tonnagesteuer) gefördert wird; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu prüfen, durch die Anstellung und anhaltende Beschäftigung qualifizierter europäischer Seeleute gefördert werden;
28. betont, dass die zuständige Behörde – unbeschadet des nationalen Rechts und des

EU-Rechts, darunter auch Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern – den benannten Anbieter von Verkehrsdiensten dazu verpflichtet sollte, auf der Grundlage verbindlicher nationaler, regionaler oder lokaler Sozialstandards die Arbeitsbedingungen für das Personal festzulegen und die Richtlinie 2001/23/EG über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer einzuhalten, wenn es zu einem Übergang eines Unternehmens oder Betriebs kommt;

29. fordert die Kommission (GD Wettbewerb) auf, gemeinsam mit den nationalen Wettbewerbsbehörden die Tätigkeit von Verkehrsunternehmen zu überwachen und zu bewerten, ob die geltenden Wettbewerbsregeln eingehalten werden;
30. fordert die Kommission auf, Empfehlungen zu Mindestanforderungen an die Ausbildung von sämtlichem in Sicherheitsmaßnahmen eingebundenem Personal im Eisenbahnsektor auszuarbeiten und für die wirtschaftliche Ausgewogenheit gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu sorgen;
31. fordert die Kommission angesichts des technischen Fortschritts im Bereich der Verkehrstechnologie und insbesondere der Einführung vollautomatischer Fahrsysteme im Straßenverkehr auf, sich einerseits mit der künftigen Regulierung dieser Technologien und andererseits mit den enormen Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Beschäftigung im Verkehrssektor zu befassen.



**ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG  
IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS**

<b>Datum der Annahme</b>	7.4.2016
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ :                 34 - :                 6 0 :                 7
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Ivo Belet, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Massimo Paolucci, Marek Plura, Herbert Reul
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Edward Czesak, Sven Schulze, Marc Tarabella, Isabelle Thomas