



Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11  
B-1000 Brussels  
Telephone +32 2 285 46 60  
Fax +32 2 280 08 17  
Email: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

European Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

*ETF-Sektion Straßentransport*

## **Rechtliche Schritte gegen den Mindestlohn in Frankreich und Deutschland:**

**Die Europäische Kommission nutzt Vertragsverletzungsverfahren zur  
Sanktionierung der Umsetzung von Gesetzen, die bei Inkrafttreten  
illegale Praktiken und Sozialdumping im Kraftverkehr auslöschen  
würden**

ETF-Position

*Die ETF vertritt über 3,5 Millionen Transportarbeiter aus mehr als 230 Transportgewerkschaften und 41 europäischen Ländern in folgenden Sektoren: Straßentransport, Eisenbahn, Seeverkehr, Binnenschifffahrt, zivile Luftfahrt, Häfen, Tourismus und Fischerei. Die ETF ist der anerkannte Sozialpartner in sieben Ausschüssen für den europäischen sektoralen Sozialdialog, darunter der für Straßentransport.*



**President** Lars Lindgren

1

**Vice Presidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas



Am 16. Juni 2016 kündigte die Europäische Kommission rechtliche Schritte gegen Frankreich und Deutschland an und berief sich dabei auf die systematische Anwendung der jeweiligen Mindestlohngesetze beider Staaten auf den Transportsektor an.

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) betont, dass die von den beiden Mitgliedstaaten getroffenen Maßnahmen gegen keinerlei Gemeinschaftsvorschriften verstoßen, weshalb die ETF die Schritte der Europäischen Kommission für unbegründet hält. Gleichermaßen erinnert die ETF daran, dass die von Frankreich im Rahmen des 'Macron-Gesetzes' getroffenen Maßnahmen nichts weiter als eine korrekte Umsetzung der rechtlichen Anforderungen gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2014/67/EU zur Durchsetzung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern darstellen.

In Bezug auf das Argument der Europäischen Kommission, diese Maßnahmen seien unverhältnismäßig, betont die ETF, dass eben jener systematische Aktionsmangel seitens der Kommission in den letzten Jahren den Straßentransport zu einem Sektor mit unverhältnismäßig vielen Betrugsfällen gemacht hat. Systematisch hat die Europäische Kommission Verspätungen bei der Umsetzung und Implementierung von für den Kraftverkehr geltenden EU-Vorschriften ignoriert und keine fristgerechten Vertragsverletzungsverfahren gegen säumige Mitgliedstaaten eingeleitet. Das führte zu verspäteten Umsetzungen und Implementierungen von 4 bis 9 Jahren.

In den letzten Jahren hat die Europäische Kommission bedauerlicherweise nichts für eine bessere Durchsetzung der für den Kraftverkehr geltenden EU-Vorschriften unternommen. Das betrifft die Regeln gegen Briefkastenfirmen, Regeln zur Gewährleistung nicht-diskriminierender Systeme zwischen Kraftfahrern (d.h. Entsendung) und zur Verbesserung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz der Fahrer. Folglich befindet sich der EU-Güterkraftverkehrsmarkt in einem kritischen Zustand, wie greifbare Beweise für Sozialbetrug und unlauteren Wettbewerb zwischen Unternehmen zeigen. Illegale Konstrukte (Briefkastenfirmen) sind seit der Verabschiedung der EU-Regeln, die ihre Abschaffung bedeuten sollten, auf dem Vormarsch! Andererseits sieht jeder Verkehrsteilnehmer täglich Kraftfahrer, die am Wochenende unter elendigen Bedingungen rund um ihren Lkw hausen, am Straßenrand und an Autobahnen, und das in dem einzigen Transportsektor mit eigener Sozialgesetzgebung!

Unaufhörlich fordern Sozialpartner, Mitgliedstaaten, das Europäische Parlament EU-weite Maßnahmen, um effektiv gegen Verzerrungen beim Wettbewerb und auf den Arbeitsmärkten im Kraftverkehr vorzugehen. Doch bislang ohne Erfolg! Man sollte nicht erwarten, dass diese Maßnahmen durch die 'Straßeninitiative' getroffen werden. Im Rahmen der Möglichkeiten der EU-Rechtsvorschriften kann vieles über delegierte Akte, usw. erreicht werden. Das beweisen die Vorschläge der ETF für eine bessere Durchsetzung der EU-Vorschriften im Kraftverkehr. In Ermangelung effektiver und glaubwürdiger Aktionen der Europäischen Kommission in diese Richtung werden die Mitgliedstaaten handeln. Und dies völlig zurecht, da im Falle Frankreichs nichts anderes als die korrekte Umsetzung von Richtlinie 2014/67/EU vorgenommen wurde, während in beiden Fällen weder Deutschland noch Frankreich mit der Anwendung des Mindestlohns auf den Transportsektor gegen EU-Recht verstoßen.

Im Lichte dieser Erklärungen fordert die ETF die Europäische Kommission auf, ihre rechtlichen Schritte gegen Frankreich und Deutschland einzustellen und dringend Maßnahmen für die Wiederherstellung der Gleichbehandlung von Fahrern, eines lauterens Wettbewerbs und des Vertrauens der EU-Mitgliedstaaten in einen gerechten und funktionierenden EU-Güterkraftverkehrsmarkt zu verabschieden.

Die ETF fordert die Europäische Kommission ebenfalls auf, unsere Vorschläge unter dem Titel „Die letzten Schritte auf dem Weg zu einem vollwertigen Durchsetzungsszenario im EU-Kraftverkehr. Ein ETF-Vorschlag für die politisch Verantwortlichen“ aufzugreifen. Die darin beschriebenen Lösungen würden eine unmittelbare Durchsetzung von Kabotage, Entsendung von Arbeitnehmern und Berufszulassung ermöglichen, mit geringfügigen Veränderungen der EU-Vorschriften – wenn überhaupt.

Siehe Anhang für detaillierte Informationen zu den im obigen erwähnten Aspekten.



## Anhang

In Bezug auf das Argument der Europäischen Kommission, dass die Anwendung des Mindestlohns auf den Transportsektor durch Frankreich und Deutschland unverhältnismäßig sei, betont die ETF, dass eben jener systematische Aktionsmangel seitens der Kommission in den letzten Jahren den Straßentransport zu einem Sektor mit unverhältnismäßig vielen Betrugsfällen gemacht hat. Hier einige Beispiele:

- **Verspätungen bei der Umsetzung EU-Kraftverkehrsvorschriften um vier bis neun Jahre, ohne Sanktionen seitens der Europäischen Kommission**

Derzeit gibt es bei mindestens zwei EU-Rechtstexten für den Kraftverkehr, die für eine grenzüberschreitende Durchsetzung von zentraler Bedeutung sind, Verspätungen bei der Umsetzung und Implementierung von 4 bis 9 Jahren. Das gilt für Richtlinie 2006/22/EG über Durchsetzungs- und Kontrollniveau im Kraftverkehr sowie Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Berufszulassung. Diese Verspätungen unterwandern ernsthaft die Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßentransport bzw. den effektiven grenzüberschreitenden Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über nicht-rechtskonforme Kraftverkehrsunternehmen, die den Kriterien für eine Tätigkeit außerhalb des Landes ihrer Niederlassung nicht genügen. **Verordnung (EG) Nr. 1071/2009** schreibt die Einrichtung von ERRU vor, einer europaweit verbundenen Datenbank, mit der die 28 Mitgliedstaaten ihre jeweiligen Register der Kraftverkehrsunternehmen bis Dezember 2012 verknüpfen sollten. Bis 2015 waren nur etwa 20 Mitgliedstaaten angeschlossen. Die Gesamtinvestitionen der Mitgliedstaaten für die Einrichtung und Verknüpfung ihrer nationalen elektronischen Register beliefen sich auf 22 Millionen Euro. Dennoch funktioniert ERRU derzeit nicht. In einem von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Bericht werden die negativen Auswirkungen dieser Verspätungen folgendermaßen zusammengefasst: bislang mangelnde Kosteneffektivität von ERRU; erwarteter Abbau des Verwaltungsaufwands nicht erreicht; behinderte grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten beim Vorgehen gegen die so genannten 'Briefkastenfirmen'. Nichtsdestotrotz hat die Kommission erst 2015 Verletzungsverfahren gegen die verspäteten Mitgliedstaaten eingeleitet! **Richtlinie 2006/22/EG** schreibt den Mitgliedstaaten vor, bis April 2007 Risikobeurteilungssysteme (RRS) für alle auf ihrem Staatsgebiet kontrollierten Kraftverkehrsunternehmen zu entwickeln. Die negativen Folgen bei einem Versäumnis, dem nachzukommen, erläutert die Europäische Kommission selbst so: „Die fehlende Einhaltung der Verpflichtung zur Einrichtung eines Risikobeurteilungssystems verhindert gezielte Kontrollen jener Kraftverkehrsunternehmen, die regelmäßig gegen die Sozialvorschriften verstoßen. Dies entspricht einem Risiko für den lautereren Wettbewerb, die Straßenverkehrssicherheit und die Beibehaltung angemessener Arbeitsbedingungen im Kraftverkehr.“ Und dennoch haben bislang erst 5 oder 6 Mitgliedstaaten RRS-Systeme eingeführt und beteiligen sich am RRS-Datenaustausch. In den letzten 9 Jahren hat die Europäische Kommission bislang nur ein Verletzungsverfahren wegen verspäteter RRS-Implementierung eingeleitet!

- **Systematisch mangelnde Durchsetzung von EU-Vorschriften**

Derzeit werden mindestens drei für den Straßentransport geltende EU-Rechtsakte nur teilweise oder nie im Kraftverkehr durchgesetzt und kontrolliert. Zufälligerweise sind diese drei die wichtigsten für die Gewährleistung des lautereren Wettbewerbs zwischen den Unternehmen und nicht-diskriminierender Systeme zwischen Berufskraftfahrern: die Kabotage-Regeln, die Kriterien für die Berufszulassung sowie die Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie. Die systematisch fehlende Durchsetzung dieser Regeln hat zu erheblichen Verzerrungen auf inländischen Arbeits- Güterkraftverkehrsmärkten in den EU-Mitgliedstaaten geführt.



- **Keine ehrliche Analyse des EU-Güterkraftverkehrsmarktes, seiner aktuellen Funktionsstörungen und Bedürfnisse, und daher keine EU-Maßnahmen zur Wiederherstellung des Vertrauens in einen funktionierenden, nicht-diskriminierenden Kraftverkehrssektor**

In den letzten Jahren forderten Mitgliedstaaten, Sozialpartner und andere Interessenvertreter die Europäische Kommission auf, klare Regeln und effektive Maßnahmen auf EU-Ebene vorzulegen, um Sozialdumping und unlauterem Wettbewerb im Straßentransport abzuschaffen. In Ermangelung EU-weit tragbarer Antworten haben mehrere Mitgliedstaaten mit der Anwendung von Durchsetzungsmaßnahmen begonnen, um unrechtmäßige Praktiken und deren Auswirkungen auf ihre jeweiligen Märkte – illegale Kabotage, massiver Sozialbetrug, Diskriminierung bei Lohn- und Arbeitsbedingungen und der daraus entstehenden Verwurzelung von Sozialdumping, usw. einzudämmen. Als Reaktion darauf leitete die Europäische Kommission eine Reihe von Verletzungsverfahren gegen diese Mitgliedstaaten ein, abermals aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit der Maßnahmen. Der 16. Juni 2016 war nicht nur ein schlechter Tag für Frankreich und Deutschland. Am gleichen Tag zitierte die Europäische Kommission Dänemark und Finnland vor den Europäischen Gerichtshof und berief sich dabei auf Maßnahmen der beiden Mitgliedstaaten gegen illegale Kabotage. Genauso standen 2014 Belgien und Frankreich im Fadenkreuz der Europäischen Kommission wegen ergriffener Maßnahmen, mit denen gewährleistet werden sollte, dass die Kraftfahrer ihre wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Lkw-Fahrerhauses einlegen, wie es die Anforderungen von Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeit vorsehen. Erwähnenswert ist auch hier die Tatsache, dass diese Mitgliedstaaten nichts anderes getan haben, als Maßnahmen zur Durchsetzung der Bestimmungen des EU-Rechtes zu verabschieden, während sie gleichzeitig die Ziele der Kabotage-Verordnung bzw. der Lenk- und Ruhezeitvorschriften voll und ganz einhalten.

Daher befindet sich der EU-Güterkraftverkehrsmarkt derzeit in einer kritischen Situation, wie greifbare Beweise für Sozialbetrug und unlauteren Wettbewerb zwischen Unternehmen zeigen. Illegale Konstrukte (Briefkastenfirmen) sind seit der Verabschiedung der EU-Regeln, die ihre Abschaffung bedeuten sollten, auf dem Vormarsch! Andererseits sieht jeder Verkehrsteilnehmer täglich Kraftfahrer, die am Wochenende unter elendigen Bedingungen rund um ihren Lkw hausen, am Straßenrand und an Autobahnen, und das in dem einzigen Transportsektor mit eigener Sozialgesetzgebung!

- **Briefkastenfirmen und illegale Unternehmenskonstrukte breiten sich unter den Blicken des Gesetzgebers aus**

In einem im November 2015 von der Europäischen Kommission veröffentlichten Bericht wird eingeräumt, dass die Verspätungen bei der Einrichtung von ERRU Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 unwirksam gemacht haben. Als Beweis dafür wächst die Zahl der Briefkastenfirmen seit der Verabschiedung der Verordnung paradoxerweise. Dabei war das erklärte Ziel eben jener Verordnung deren Abschaffung! In dem Bericht steht: „Das allgemeine Ziel gleicher Ausgangsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen wurde nicht vollends erreicht. Grund dafür sind die weiterhin vorhandenen Briefkastenfirmen, eine abweichende nationale Regelauslegung und ungleiche Überwachung/Durchsetzung.“ Das andere Systemhindernis für die Abschaffung der so genannten ‘Briefkastenfirmen’ ist eben jene ‘ungleiche Überwachung/Durchsetzung’ der EU-Regeln für den Kraftverkehr. Die Interessen, den Briefkastenfirmen einen Riegel vorzuschieben, gehen weit auseinander, wobei die Mitgliedstaaten gespalten sind: Einerseits gibt es jene, die von den illegalen Geschäftsmodellen betroffen sind, und zum anderen jene, die sie beherbergen, wobei letztere weniger dazu neigen, diesen Modellen ein Ende zu bereiten. Abermals gilt: Durchsetzungsmaßnahmen können dringlich getroffen werden, sogar noch vor dem Start der allseits erwarteten ‘Straßeninitiative’. Die ETF-Vorschläge für eine bessere Durchsetzung des anwendbaren EU-Rechtes für den Kraftverkehr enthalten dahingehend konkrete Lösungen.



- **Diskriminierung auf der Grundlage der Nationalität bezüglich Lohn- und Arbeitsbedingungen – ‘Business as usual’ im Straßentransport**

Leicht zu sammelnde Beweise – man braucht nur etwas Zeit auf einem Parkplatz in Westeuropa zu verbringen, um mit den Kraftfahrern zu reden, die dort ihre tägliche oder wöchentliche Ruhezeit einlegen – verweisen auf die gleichen betrügerischen Beschäftigungsmuster im Kraftverkehr als ständige Quelle illegaler Praktiken. Hier das Beispiel eines Kraftfahrers:

- Er wird in Land A angeworben, wobei sein individueller Arbeitsvertrag in Land B in der Sprache von Land B unterzeichnet wird, und nicht in der Muttersprache des Fahrers;
  - Er erhält den Mindestlohn des Herkunftslandes, während er dauerhaft in westeuropäischen Ländern und von dort aus arbeitet;
  - Er wird dahingehend in die Irre geführt, dass er sozialversichert ist, was aber sehr oft nicht zutrifft;
  - Ihm wird monatlich oder jährlich eine Fahrzeug- und Fahrerversicherung berechnet, doch ist sein Lastwagen beschädigt, trägt er die Kosten;
  - Er arbeitet außerhalb seines Wohnsitzlandes für die Dauer von 3 Wochen bis 9 Monate und noch länger;
  - Er verbringt alle Ruhezeiten im Lkw;
  - Er hat keinen Zugang zu menschenwürdigen Mahlzeiten;
- Usw. usw. usw.

Betrügerische Beschäftigungsmuster wie das oben beschriebene, einschließlich nicht gemeldeter Entsendungen bzw. Scheinentsendungen, führen zu beträchtlichen Verlusten für eine Reihe von Mitgliedstaaten im Sinne von Steuerumgehung, Nicht-Zahlung von Sozialbeiträgen, wodurch die mit einem Verlust des Arbeitsplatzes verbundenen Zulagen übernommen werden müssen. Abermals gilt: In Ermangelung europäischer Lösungen sind sie befugt, Maßnahmen in Einklang mit den EU-Vorschriften und deren angemessener Durchsetzung zu verabschieden.

*Brüssel, 1. Juli 2016*



President Lars Lindgren

5

Vice Presidents Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas

