

Antrag

der Abgeordneten Angelika Mertens, Angelika Graf (Rosenheim), Hans-Werner Bertl, Hans-Günter Bruckmann, Marion Caspers-Merk, Dr. Peter Wilhelm Danckert, Annette Faße, Norbert Formanski, Rainer Fornahl, Iris Gleicke, Günter Gloser, Klaus Hasenfratz, Gustav Herzog, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Gabriele Iwersen, Konrad Kunick, Helga Kühn-Mengel, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß, Winfried Mante, Heide Mattischeck, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Dietmar Nietan, Günter Oesinghaus, Eckhard Ohl, Holger Ortel, Karin Rehbock-Zureich, Gudrun Roos, Michael Roth (Heringen), Gerhard Rübenkönig, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Ottmar Schreiner, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Rita Streb-Hesse, Hedi Wegener, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Peter Struck und Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Franziska Eichstädt-Bohlig, Kerstin Müller (Köln), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bekämpfung der illegalen Kobotage und des Sozialdumpings im Transportgewerbe

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In der Bundesrepublik Deutschland nehmen die Probleme der illegalen oder „grauen“ Kobotage und Beschäftigung zu. In- und ausländische Transportunternehmer versuchen Kosten- und damit Wettbewerbsvorteile zu erlangen, indem bei der Beschäftigung von ausländischem Fahrpersonal Regelungen des Arbeits-, Sozialversicherungs- und Aufenthaltsrechts umgangen werden. Dazu gehört die immer häufiger anzutreffende Praxis, dass Unternehmen mit Niederlassungen sowohl in MOE-Staaten als auch in EU-Partnerstaaten auf ihren in EU-Ländern zugelassenen Fahrzeugen Fahrer aus MOE-Staaten beschäftigen. Diese Fahrer aus osteuropäischen Ländern werden z. B. mit Visa ausgestattet, die zwar für den grenzüberschreitenden Verkehr – nicht jedoch für den innergemeinschaftlichen Verkehr – gültig sind. Gleichwohl werden diese Fahrer zu Dumpinglöhnen für Transporte innerhalb der EU eingesetzt. Die Folgen sind ruinöser Lohn-Preisdruck für die Fahrer und das Transportgewerbe insgesamt. Der gemeinwirtschaftliche Schaden geht weit darüber hinaus: Ausfälle bei Steuern und Sozialbeiträgen sowie Wettbewerbsverzerrungen und negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt müssen hinzugerechnet werden.

Wegen der Unterschiedlichkeit der Vorschriften in den EU-Ländern zur Regelung der Beschäftigungsverhältnisse und des Aufenthaltsrechts für Arbeitneh-

mer aus Drittstaaten in Kombination mit der Vielzahl von nationalen Regelungen zum Arbeits- und Sozialrecht sowie der zwischen Bund und Länder aufgeteilten Kompetenzen ist es für die heimischen Behörden äußerst schwierig, effektive Kontrollen durchzuführen. In der Unübersichtlichkeit der Regelungen ist eine Grauzone entstanden, in der der einzelne Kontrollbeamte nicht mehr in der Lage ist, zu erkennen, ob der in Frage stehende Fahrer aus einem Drittstaat legal als Fahrer am Steuer eines EU-LKW tätig ist.

Der Deutsche Bundestag unterstützt die Bundesregierung in ihren Bemühungen, diese grauen und illegalen Praktiken im EU-Güterverkehr und das Sozialdumping zu unterbinden.

Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, zügig ein Gesamtkonzept vorzulegen zur Bekämpfung der grauen und illegalen Kabotage sowie der illegalen Beschäftigung im EU-Straßengüterverkehr. Hierzu bedarf es einer engen Zusammenarbeit mit den Ländern. Dabei sollten folgende Maßnahmen und Regelungen umgesetzt werden:

1. Einführung einer EU-Fahrerlizenz für Fahrer aus Drittstaaten: Den Transportunternehmen soll künftig für jeden Fahrer aus Drittstaaten, der in einem rechtmäßigen Beschäftigungsverhältnis steht, eine solche Fahrerlizenz ausgestellt werden. Mit der Ausstellung eines solchen Fahrerausweises an den Fahrer wird bescheinigt, dass der Fahrer legal arbeitet; damit übernimmt der Unternehmer die Verantwortung für die Entrichtung von Steuern und Sozialabgaben. Ein solches Dokument macht es jedem Kontrolleur innerhalb der EU möglich zu erkennen, ob der Fahrer in einem legalen Beschäftigungsverhältnis steht.
2. Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die Behörden, den wirtschaftlichen Vorteil, den die Unternehmern durch Sozialdumping erzielen, bei den Kontrollen wieder einkassieren zu können. Dafür ist es notwendig, die Bußgelder deutlich heraufzusetzen und die Möglichkeiten zu erleichtern, Fahrzeuge bei schwerwiegenden Verstößen vorübergehend stillzulegen.
3. Um die Wirkungsmöglichkeiten der Kontrollmaßnahmen zu steigern, ist es notwendig, das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) entsprechend anzupassen:
 - Festschreibung der Pflicht zur Mitführung der neuen EU-Fahrerlizenz
 - Erweiterung der Vorlagepflicht dieser Lizenz gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr und/oder anderen Kontrollbehörden
 - Spürbare Maßnahmen bei Fehlen der Fahrerlizenz: Untersagung der Weiterfahrt, bis ein ordentlich beschäftigter Fahrer das Fahrzeug weiterfahren kann; erhöhte Bußgelder und/oder Sicherheitsleistungen.
4. Zu prüfen sind weitere flankierende Maßnahmen hinsichtlich ihrer Bedeutung beim Kampf gegen die illegale Beschäftigung:
 - Entzug der Erlaubnisse nach GüKG bei drastischen Verstößen gegen die Sozial-, Arbeits- und Aufenthaltsvorschriften
 - Ausnutzen der elektronischen Überwachungsmöglichkeiten, die im Rahmen der Zollversandverfahren entwickelt wurden, für weitergehende Kontrollen bezüglich der grauen und illegalen Kabotage.

Berlin, den 28. Juni 2000

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion