

Pressemitteilung

EP beschließt Reformpaket für Straßengüterverkehr

Mobilitätspaket muss jetzt in den Praxistest

Berlin, 9. Juli 2020. Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik zeigt sich grundsätzlich zufrieden darüber, dass sich das Europäische Parlament jetzt auf eine abschließende Position für einen einheitlichen Rechtsrahmen für den europäischen Straßengüterverkehr verständigen konnte. Ob der erzielte Kompromiss tatsächlich zu einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und Sozialvorschriften sowie zu einer Präzisierung der Marktzugangsbedingungen führt, wird wesentlich von der Umsetzung und der zukünftigen Kontrolldichte in den Mitgliedstaaten abhängen.

Denn grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass sich der derzeitige Wettbewerb und die Arbeitsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr nicht allein durch das Ausreizen von Regelungslücken in einem freien europäischen Markt verschärft haben, sondern vor allem durch eine Überforderung staatlicher Kontrollen. „Brüssel und die Mitgliedstaaten haben Jahre gebraucht, um neue Gesetze zu erarbeiten, anstatt die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass bereits geltendes Recht durchgesetzt wird. Würde aus einem eingeschränkten Halteverbot ein absolutes Halteverbot gemacht, verhinderte dies illegales Parken auch nicht, wenn das Verbot nicht regelmäßig überwacht würde“, gibt Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLV, zu bedenken. „Gleichwohl ist es richtig, dass die EU-Staaten zukünftig deutlich weniger Spielraum für nationale Vorschriften erhalten.“

Die künftigen Regelungen sehen einen rechtlichen Anspruch der Lkw-Fahrer vor, spätestens nach drei Wochen in ihr Heimatland zurückkehren zu können. Zusätzlich werden Transportunternehmen verpflichtet, ihre Fahrzeuge alle acht Wochen in den jeweiligen Zulassungsstaat zurückzuführen.

Mit der grundsätzlichen Möglichkeit zur so genannten Kabotage sollen Leerfahrten innerhalb der EU verhindert und CO₂-Emissionen eingespart werden. Die Anzahl der Beförderungen, die ein ausländisches Transportunternehmen innerhalb eines anderen EU-Landes durchführen darf, wird jetzt auf drei eingefroren. Zusätzlich werden ausländische Unternehmen das Land nach der jeweils letzten

Pressekontakt:

Markus Wolters
Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: MWolters@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
twitter.com/DSLVL_Berlin

Kabotagefahrt zukünftig für mindestens vier Tage verlassen müssen. Huster: „Die Entscheidung des Parlaments entspricht zwar nicht dem auch für die Logistik bedeutsamen Grundgedanken freier europäischer Märkte, für eine vollständige Marktliberalisierung fehlen aus deutscher Sicht aber derzeit noch die wettbewerblichen Voraussetzungen in der EU.“

Zur weiteren Wettbewerbsentzerrung gegenüber heimischen Transportunternehmen müssen die Fahrer ausländischer Unternehmen während der Kabotage mit dem ortsüblichen Mindestlohn vergütet werden. Dafür wurde ein von der allgemeinen EU-Entsende-Norm zwar abweichendes, aber immer noch restriktives Entsenderecht speziell für Lkw-Fahrer geschaffen („Lex Specialis“): Die Höhe des Lohns soll mindestens der Lohnhöhe des Landes entsprechen, in dem der Fahrer unterwegs ist. Ausgenommen werden hier von zukünftig lediglich Transitfahrten sowie Hin- und Rückfahrten vom Heimatland in ein anderes EU-Land mit maximal zwei Be- oder Entladevorgängen während einer Tour. Huster: „Dass das EU-Parlament hier doch noch zu einem Kompromiss gelangte, ist anerkennenswert. Die praktische Umsetzung und Nachweisführung wird allerdings sehr schwierig.“ Angesichts 27 national unterschiedlicher Mindestlohnbestimmungen in der EU wird der administrative Aufwand für international tätige Speditionshäuser und ihre Transportdienstleister erheblich steigen.

Große Erwartungen setzt Brüssel deshalb in den intelligenten Fahrtenstreifen, der spätestens im Jahr 2025 in allen Fahrzeugen eingebaut sein muss, um die neuen Rechtsvorschriften belastbar digital überwachen zu können. „Zur Durchsetzung des neuen Rechts bedarf es verlässlicher Technik, ansonsten verpuffen die guten politischen Absichten“, so Huster. „Wichtig ist, dass die nationale Umsetzung in allen Mitgliedstaaten einheitlich vollzogen wird.“

Das Europäische Parlament hat am 8. Juli 2020 abschließend über das Reformpaket für den europäischen Straßengüterverkehr, dem 1. Teil des sogenannten Mobility Package, entschieden. Vorausgegangen ist ein über dreijähriges Ringen der Fraktionen des Parlaments, der EU-Mitgliedsstaaten und der Europäischen Kommission über die Ausgestaltung zukünftiger Arbeits-, Sozial- und Wettbewerbsbedingungen für den Straßengüterverkehr.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind. Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global

agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.