

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Sitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A5-0196/2001

31. Mai 2001

*****II**

EMPFEHLUNG FÜR DIE ZWEITE LESUNG

betreffend den Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (5919/1/2001 – C5-0134/2001 – 1998/0319(COD))

Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten

Berichterstatter: Stephen Hughes

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Legislativtext

In den Änderungsanträgen werden Hervorhebungen in ***Fett- und Kursivdruck*** vorgenommen. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE.....	4
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG.....	5
BEGRÜNDUNG.....	21

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

In seiner Sitzung vom 6. Mai 2001 bestätigte das Europäische Parlament seine Abstimmung vom 14. April 1999 in erster Lesung nach dem Verfahren der Mitentscheidung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr (KOM(1998) 662 – 1998/0319 (COD)).

In der Sitzung vom 11. Dezember 2001 gab die Präsidentin des Europäischen Parlaments bekannt, dass sie den geänderten Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr erhalten und an den Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten überwiesen hat (KOM(2000) 754 – C5-0639/2000 - 1998/0319(COD)).

In der Sitzung vom 5. April 2001 gab die Präsidentin des Europäischen Parlaments bekannt, dass sie den Gemeinsamen Standpunkt erhalten und an den Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten überwiesen hat (5919/1/2001 – C5-0134/2001).

Der Ausschuss hatte in seiner Sitzung vom 27. Juli 1999 Stephen Hughes als Berichterstatter benannt.

Der Ausschuss prüfte den Gemeinsamen Standpunkt und den Entwurf einer Empfehlung für die zweite Lesung in seinen Sitzungen vom 21. März 2001, 24. April 2001, 3. Mai 2001 und 29. Mai 2001.

In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entwurf einer legislativen Entschließung mit 38 Stimmen bei 3 Gegenstimmen und 0 Enthaltungen an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: die Abgeordneten Michel Rocard, Vorsitzender; Winfried Menrad und José Ribeiro e Castro, stellvertretende Vorsitzende; Stephen Hughes, Berichterstatter; Sylviane H. Ainaridi, Jan Andersson, María Antonia Avilés Perea, Elspeth Attwooll (in Vertretung von Daniel Ducarme), Regina Bastos, Ieke van den Burg, Philip Bushill-Matthews, Chantal Cauquil (in Vertretung von Arlette Laguiller), Luciano Caveri, Alejandro Cercas, Luigi Cocilovo, Brian Crowley, Elisa Maria Damião, Den Dover (in Vertretung von Carlo Fatuzzo), Jillian Evans, Ilda Figueiredo, Hélène Flautre, Fiorella Ghilardotti, Anne-Karin Glase, Anne Elisabet Jensen (in Vertretung von Luciana Sbarbati), Pierre Jonckheer (in Vertretung von Ian Stewart Hudghton gemäß Artikel 153 Absatz 2), Karin Jöns, Ioannis Koukiadis, Jean Lambert, Elizabeth Lynne, Thomas Mann, Claude Moraes, Manuel Pérez Álvarez, Bartho Pronk, Tokia Saïfi, Herman Schmid, Miet Smet, Ilkka Suominen, Helle Thorning-Schmidt, Anne E.M. Van Lancker, Barbara Weiler und Sabine Zissener (in Vertretung von Rodi Kratsa-Tsagaropoulou).

Die Empfehlung für die zweite Lesung wurde am 31. Mai 2001 eingereicht.

Die Frist für die Einreichung von Änderungsanträgen wird im Entwurf der Tagesordnung für die Tagung angegeben, auf der der Bericht geprüft wird.

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Rates zur Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (5919/1/2001 – C5-0134/2001 – 1998/0319(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (5919/1/2001 – C5-0134/2001)¹,
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung² zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(1998) 662³),
 - in Kenntnis des geänderten Vorschlags der Kommission (KOM(2000) 754⁴,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 80 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten für die zweite Lesung (A5-0196/2001),
1. ändert den Gemeinsamen Standpunkt wie folgt ab;
 2. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

¹ ABl. C 142 vom 15.05.2001, S. 24

² ABl. C 219 vom 30.7.1999, S. 235.

³ ABl. C 43 vom 17.2.1999, S. 4.

⁴ ABl. C 120E vom 24.4.2001, S. 284

Änderungsantrag 1
Titel

Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... **zur** Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr **beschäftigten** Fahrpersonals

Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... **betreffend die** Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr **tätigen** Fahrpersonals **und der selbständigen Fahrer**

Begründung

Nach Wiedereinbeziehung der selbständigen Fahrer in anderen Änderungsanträgen ist es nötig, auch den Titel dieser Richtlinie zu ändern.

Änderungsantrag 2
Erwägung 8

(8) Da selbständige Kraftfahrer vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 erfasst, vom Anwendungsbereich der Richtlinie 93/104/EG jedoch ausgenommen sind, sollten diese Kraftfahrer vom Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie vorläufig **mit der Maßgabe** ausgenommen werden, **dass die Kommission die Auswirkungen dieser vorläufigen Ausnahme prüft.**

(8) Da selbständige Kraftfahrer vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 erfasst, vom Anwendungsbereich der Richtlinie 93/104/EG jedoch ausgenommen sind, sollten diese Kraftfahrer vom Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie vorläufig ausgenommen werden.

Begründung

Dieser Änderungsantrag, der im Zusammenhang mit Änderungsantrag 4 zu Artikel 2 Absatz 1 zu sehen ist, beinhaltet eine vorläufige Ausnahme der selbständigen Kraftfahrer, jedoch deren automatische Einbeziehung nach drei Jahren ohne weitere Prüfung durch die Kommission. In der Erkenntnis der Schwierigkeit eines Einvernehmens im Rat über die Einbeziehung der selbständigen Kraftfahrer hat das Parlament jedoch wiederholt unterstrichen, dass es aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit, der Gesundheit und Sicherheit sowie eines fairen Wettbewerbs entscheidend ist, dass die selbständigen Kraftfahrer in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie einbezogen werden.

Änderungsantrag 3
Erwägung 14

(14) Die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Bezug auf die Lenkzeiten im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr, mit Ausnahme des Linienverkehrs, sollten weiterhin gelten. **Somit kann die Arbeitszeit von Fahrern, die solche Beförderungen durchführen, unter bestimmten Bedingungen die in dieser Richtlinie vorgesehene wöchentliche Höchstarbeitszeit für die Güterbeförderung und den Personenlinienverkehr überschreiten.**

(14) Die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Bezug auf die Lenkzeiten im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr, mit Ausnahme des Linienverkehrs, sollten weiterhin gelten, **bis die Verordnung dahingehend revidiert wird, dass eine mit dieser Richtlinie zu vereinbarende Definition der Arbeitszeit einbezogen wird.**

Begründung

Der im Zusammenhang mit Änderungsantrag 5 zu sehende Änderungsantrag richtet sich darauf, dass die künftige Revision der Verordnung 3820/85 eine Definition der Arbeitszeit enthält, die mit dieser Richtlinie vereinbar ist, und weniger mit der geltenden Richtlinie, die eine wöchentliche Höchstlenkzeit von 65 Stunden gestattet.

Änderungsantrag 4
Artikel 2 Absatz 1

1. Diese Richtlinie gilt für das Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, das im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens tätig ist.

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum * eine Bewertung der Auswirkungen des vorläufigen Ausschlusses der selbständigen Kraftfahrer vor. Darin untersucht sie insbesondere die Auswirkungen des Ausschlusses selbständiger Kraftfahrer auf die Straßenverkehrssicherheit, die

1. Diese Richtlinie gilt für das Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, das im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens tätig ist, **und für selbständige Fahrer, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind.**

Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten für selbständige Fahrer nach Ablauf von drei Jahren, gerechnet ab der in Artikel 14 festgesetzten Frist für die Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten.

Wettbewerbsbedingungen und die Berufsstruktur sowie soziale Aspekte. Je nach den Ergebnissen dieser Untersuchung schlägt die Kommission gegebenenfalls Bedingungen vor, unter denen die Bestimmungen dieser Richtlinie spätestens zum ** für selbständige Kraftfahrer gelten, wobei diese Gruppe genauer zu definieren ist.

- * **Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie**
- ** **Sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie**

Begründung

Dieser Änderungsantrag, der im Zusammenhang mit Änderungsantrag 2 zu Erwägung 8 zu sehen ist, beinhaltet eine vorläufige Ausnahme der selbständigen Kraftfahrer, jedoch deren automatische Einbeziehung nach drei Jahren ohne weitere Prüfung durch die Kommission. In der Erkenntnis der Schwierigkeit eines Einvernehmens im Rat über die Einbeziehung der selbständigen Kraftfahrer hat das Parlament jedoch wiederholt unterstrichen, dass es aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit, der Gesundheit und Sicherheit sowie eines fairen Wettbewerbs entscheidend ist, dass die selbständigen Kraftfahrer in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie einbezogen werden.

Änderungsantrag 5 Artikel 2 Absatz 5 (neu)

Die Kommission unterbreitet spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Vorschlag für eine Änderung der Verordnung (EWG) 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, worin der Anwendungsbereich der Verordnung dahingehend ausgedehnt wird, dass er auch eine Definition der Arbeitszeit umfasst, die mit dieser Richtlinie vereinbar ist, und worin die Bestimmung enthalten ist, dass diese Verordnung für das gesamte im Straßenverkehr beschäftigte Fahrpersonal, das von Verkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat beschäftigt wird, sowie für die selbständigen Kraftfahrer gilt.

Begründung

Der im Zusammenhang mit Änderungsantrag 2 zu sehende Änderungsantrag richtet sich darauf, dass bei der künftigen Revision der Verordnung 3820/85 eine Definition der Arbeitszeit erfolgt, die mit dieser Richtlinie vereinbar ist, und weniger mit der geltenden Richtlinie, die eine wöchentliche Höchstlenkzeit von 65 Stunden gestattet, und dass die revidierte Verordnung für das gesamte im Straßenverkehr tätige Fahrpersonal und die selbständigen Kraftfahrer gilt.

Änderungsantrag 6 Artikel 3 Buchstabe a

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) "Arbeitszeit" **jeden Zeitraum zwischen dem Beginn und dem Ende der Arbeit, während dessen das Fahrpersonal an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Aufgaben und Tätigkeiten wahrnimmt, d.h.**

– **die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr, die insbesondere Folgendes umfassen:** Fahren, Be- und Entladen, Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, Reinigung und technische Wartung sowie alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten;

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) "Arbeitszeit":
– **im Hinblick auf selbständige Kraftfahrer die Zeit der Arbeitsbereitschaft und die Zeit, während der sie folgende Tätigkeiten ausführen:**

- (i) Fahren,
- (ii) Be- und Entladen,
- (iii) **Kontrollen oder** Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste,
- (iv) Reinigung und technische Wartung sowie alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten,
- (v) **Kontrolle des Fahrzeugs und Überwachung von Be- und Entladen,**
- (vi) **Zeitaufwand für Verwaltungsformalitäten mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.,**
- (vii) **Zusammenarbeit mit Polizei, Zoll und Einwanderungsbehörden für gesetzlich vorgeschriebene Kontrollen;**

– im Hinblick auf Fahrpersonal die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit, d.h. sämtliche Tätigkeiten sowie Arbeitsbereitschaft, ohne Ruhepausen.

Die Tätigkeiten beinhalten insbesondere:

- (i) *Fahren,*
- (ii) *Be- und Entladen,*
- (iii) *bei Linien- und Reisebussen Kontrolle oder Hilfe beim Ein- oder Aussteigen der Fahrgäste,*
- (iv) *Fahrzeugreinigung,*
- (v) *Kontrolle des Fahrzeugs und Überwachung von Be- und Entladen,*
- (vi) *andere Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten,*
- (vii) *technische Wartung des Fahrzeugs,*
- (viii) *Zeitaufwand für Verwaltungsformalitäten mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.,*
- (ix) *administrative Arbeiten;*

– die Zeiten, während deren das Fahrpersonal sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss, seine Arbeit aufzunehmen, **und auf Weisung seines Arbeitgebers nicht frei über seine Zeit verfügen kann, insbesondere während der Zeit des Wartens auf das Be- und Entladen, wenn deren voraussichtliche Dauer nicht im Voraus bekannt ist, d.h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen.**

Nicht zur Arbeitszeit gerechnet werden die Ruhepausen gemäß Artikel 5, die Ruhezeiten gemäß Artikel 6 sowie unbeschadet

– „**Arbeitsbereitschaft**“ die Zeiten, während deren das Fahrpersonal sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss, seine Arbeit **gegebenenfalls auch von sich aus**, aufzunehmen, **wobei in der Regel gewisse Pflichten anfallen.**

Nicht zur Arbeitszeit gerechnet werden die Ruhepausen gemäß Artikel 5, die Ruhezeiten gemäß Artikel 6 sowie unbeschadet

der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten oder der Vereinbarungen der Sozialpartner, nach denen derartige Zeiten ausgeglichen oder begrenzt werden, die Bereitschaftszeit gemäß Buchstabe b des vorliegenden Artikels.

der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten oder der Vereinbarungen der Sozialpartner, nach denen derartige Zeiten ausgeglichen oder begrenzt werden, die Bereitschaftszeit gemäß Buchstabe b des vorliegenden Artikels.

Begründung

Dieser Änderungsantrag greift auf die Definition der Arbeitszeit und der Arbeitsbereitschaft aus der ersten Lesung des Parlaments zurück. Was den ersten Teil angeht, wird eine Definition der Arbeitszeit für selbständige Kraftfahrer wiedereingeführt. Im zweiten Teil wird auf die Definition für Fahrpersonal zurückgegriffen, die präzisiert, was als Arbeitsbereitschaft zu betrachten ist; sie blieb in der Formulierung des Gemeinsamen Standpunkts extrem undeutlich.

Änderungsantrag 7 Artikel 3 Buchstabe b) erster Spiegelstrich

b) "Bereitschaftszeit"

– andere Zeiten als Ruhepausen und Ruhezeiten, in denen das Fahrpersonal nicht verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz zu bleiben, in denen es sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Als Bereitschaftszeit gelten insbesondere die Zeiten, in denen das Fahrpersonal ein Fahrzeug während der Beförderung auf einer Fähre oder mit einem Zug begleitet sowie Wartezeiten an den Grenzen und infolge von Fahrverboten.

Diese Zeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Fahrpersonal im Voraus bekannt sein, ***d.h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums*** oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten

b) "Bereitschaftszeit"

– andere Zeiten als Ruhepausen und Ruhezeiten, in denen das Fahrpersonal nicht verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz zu bleiben, in denen es sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Als Bereitschaftszeit gelten insbesondere die Zeiten, in denen das Fahrpersonal ein Fahrzeug während der Beförderung auf einer Fähre oder mit einem Zug begleitet sowie Wartezeiten an den Grenzen und infolge von Fahrverboten.

Diese Zeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Fahrpersonal im Voraus bekannt sein, ***und zwar mindestens einen Tag im Voraus und vor Beendigung der vorhergehenden Schicht***, oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ***auf der Ebene*** der Mitgliedstaaten ausgehandelten ***bzw.*** durch ***deren*** Rechtsvorschriften festgelegten

festgelegten Bedingungen;

Bedingungen;

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag wird der Gedanke von Änderungsantrag 8 aus der ersten Lesung wieder aufgegriffen, wonach das Fahrpersonal mindestens einen Tag im voraus unterrichtet werden muss, und nicht wie es der Gemeinsame Standpunkt will, was dazu führen könnte, dass die Fahrer unmittelbar vor der Abfahrt unterrichtet werden können.

Änderungsantrag 8 Artikel 3 Buchstabe b zweiter Spiegelstrich

***– für Fahrpersonal, das sich beim Fahren entfällt
abwechselt, die Zeit, die während der
Fahrt neben dem Fahrer oder in einer
Schlafkabine verbracht wird;***

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll ein neuer im Gemeinsamen Standpunkt eingefügter Textteil gestrichen werden. Zweite Fahrer können tatsächlich nicht als pausierend betrachtet werden, wenn sie mit in der Fahrerkabine sitzen, da sie während der Fahrt oft für Navigations- oder Verwaltungsaufgaben in Anspruch genommen werden. Dies sollte in Verbindung mit dem Urteil des Gerichtshofs (C-030/98) gesehen werden, wonach Arbeitsbereitschaft von Ärzten am Arbeitsplatz als Arbeitszeit zu betrachten ist.

Änderungsantrag 9 Artikel 3 Buchstabe c, erster Spiegelstrich

- den Standort des Unternehmens, für das das Fahrpersonal tätig ist,

- den Standort des Unternehmens, für das das Fahrpersonal tätig ist, ***und seine verschiedenen Zweigbetriebe oder –stellen, ob sie nun mit seinem Geschäftssitz oder seiner Hauptniederlassung zusammenfallen oder nicht,***

Begründung

Es geht darum, die verschiedenen am häufigsten vorkommenden Möglichkeiten für den Hauptsitz und die Filialen, Zweigbetriebe oder Zweigstellen des gleichen Unternehmens an anderen Orten zusammenzufassen.

Änderungsantrag 10
Artikel 3 (e)

(e)"selbständiger Kraftfahrer" *alle Personen, deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, im Auftrag eines Kunden Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr zu befördern;*

(e) "selbständige Kraftfahrer" *sind die Leiter eines Gewerbebetriebs und gegebenenfalls Inhaber einer berufsspezifischen Zulassung, die die Möglichkeit haben, auf eigene Rechnung zu arbeiten, die frei ihre Charterverträge auswählen, in Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden stehen, Preise und Entgelte aushandeln können, ihre Arbeitszeit frei gestalten können und Eigentümer eines oder mehrerer Fahrzeuge sind;*
Für jene, die diesen Kriterien nicht entsprechen, gelten dieselben Rechte und Pflichten aus dieser Richtlinie wie für Beschäftigte

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag wird etwas ausführlicher die vom Parlament in erster Lesung angenommene Definition wieder aufgegriffen. Die Definition des Gemeinsamen Standpunkts ist zunächst viel zu allgemein und für Fehlinterpretation anfällig. Da das Parlament eine automatische Einbeziehung der selbständigen Fahrer nach drei Jahren fordert, ist es jedoch äußerst wichtiger, dass die Definition der selbständigen Fahrer so präzise wie möglich sein sollte. Um Scheinselbständigkeit zu verhindern, muss gewährleistet sein, dass der selbständige Kraftfahrer mit mehreren verschiedenen Kunden in Geschäftsbeziehungen steht.

Änderungsantrag 11
Artikel 3 Buchstabe g)

g) "Nachtzeit" jede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens *vier* Stunden in der Zeit zwischen *00 Uhr* und *7 Uhr*;

g) "Nachtzeit" jede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens *sieben* Stunden, *die auf jeden Fall die Zeit zwischen Mitternacht und 5.00 Uhr einbeziehen muss*;

Begründung

Im Hinblick auf die Definitionen der Nachtzeit und der Nachtarbeiter, sind die spezifischeren Definitionen aus der ersten Lesung des Parlaments und dem geänderten Kommissionsvorschlag dem Gemeinsamen Standpunkt vorzuziehen.

Änderungsantrag 12 Artikel 3 Buchstabe i) (neu)

i) „Nachtarbeitnehmer“ sind fahrendes Personal und selbständige Kraftfahrer, die an 48 Tagen ihrer jährlichen Arbeitszeit in den Nachtstunden tätig sind.

Begründung

Im Hinblick auf die Definitionen der Nachtzeit und der Nachtarbeiter, sind die spezifischeren Definitionen aus der ersten Lesung des Parlaments und dem geänderten Kommissionsvorschlag dem Gemeinsamen Standpunkt vorzuziehen.

Änderungsantrag 13 Artikel 5

1. Unbeschadet des Schutzes, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten durch das AETR-Übereinkommen gewährleistet wird, treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit das Fahrpersonal auf keinen Fall länger als sechs Stunden hintereinander ohne Ruhepausen arbeitet. Die Arbeit ist durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von sechs bis neun Stunden und von mindestens 45 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als neun Stunden zu unterbrechen.

2. Die Ruhepausen können in Pausen von einer Minstdauer von je 15 Minuten aufgeteilt werden.

1. Unbeschadet des Schutzes, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten durch das AETR-Übereinkommen gewährleistet wird, treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit das Fahrpersonal ***und selbständige Kraftfahrer*** auf keinen Fall länger als sechs Stunden hintereinander ohne Ruhepausen arbeitet. Die Arbeit ist durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von sechs bis neun Stunden und von mindestens 45 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als neun Stunden zu unterbrechen.

2. Die Ruhepausen können in Pausen von einer Minstdauer von je 15 Minuten aufgeteilt werden.

Begründung

Im Einklang mit den anderen Änderungsanträgen werden mit diesem Änderungsantrag die selbständigen Kraftfahrer in die Richtlinie einbezogen.

Änderungsantrag 14 Artikel 7 Absatz 1 erster Spiegelstrich

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Folgendes gewährleistet ist:

– Wenn Nachtarbeit geleistet wird, darf die tägliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden **zehn** Stunden nicht überschreiten.

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Folgendes gewährleistet ist:

– Wenn Nachtarbeit geleistet wird, darf die tägliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden **acht** Stunden nicht überschreiten. ***Sie kann auf zehn Stunden verlängert werden, wenn innerhalb eines Bezugszeitraums, der nach Konsultation der Sozialpartner oder in Kollektivvereinbarungen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern festzulegen ist, eine Arbeitszeit von durchschnittlich acht Stunden täglich nicht überschritten wird; auf Zeiten, in denen Nachtarbeitnehmer nicht zur Nachtarbeit herangezogen werden, findet Artikel 4 Anwendung.***

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag wird die Haltung des Parlaments aus der ersten Lesung wieder aufgegriffen. Eingehende Forschungen haben gezeigt, dass exzessive Nachtarbeit bei Fahrern zusätzlichen Stress verursacht und die Straßenverkehrssicherheit stärker gefährdet. Die automatische Zehn-Stunden-Arbeitszeit ist daher zu flexibel, wenn sie Nachtarbeit umfasst.

Änderungsantrag 15 Artikel 8 Absatz 1

1. Von **den Artikeln 4 und 7** abweichende Regelungen können durch **Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Tarifverträge und Vereinbarungen zwischen den**

1. Von **Artikel 4** abweichende Regelungen können durch Tarifverträge getroffen werden, sofern den betroffenen Personen gleichwertige Ausgleichsruhezeiten

Sozialpartnern getroffen werden, sofern den betroffenen Personen gleichwertige Ausgleichsruhezeiten gewährt werden.

gewährt werden.

Begründung

Entsprechend dem Standpunkt des Parlaments aus erster Lesung gestattet dieser Änderungsantrag Abweichungen nur von der wöchentlichen Höchstarbeitszeit und nur durch Tarifverträge. Abweichungen bei der Nacharbeit sollten nicht gestattet sein.

Änderungsantrag 16 Artikel 9 Buchstabe b)

b) über die Arbeitszeit des Fahrpersonals Buch geführt wird. Die Aufzeichnungen sind mindestens **ein Jahr** nach Ablauf des betreffenden Zeitraums aufzubewahren. Die Arbeitgeber sind für die Aufzeichnung der Arbeitszeit des Fahrpersonals verantwortlich. Der Arbeitgeber ist gehalten, dem Fahrpersonal auf Anfrage eine Kopie der Aufzeichnung der geleisteten Stunden auszuhändigen.

b) über die Arbeitszeit des Fahrpersonals Buch geführt wird. Die Aufzeichnungen sind mindestens **zwei Jahre** nach Ablauf des betreffenden Zeitraums aufzubewahren. Die Arbeitgeber sind für die Aufzeichnung der Arbeitszeit des Fahrpersonals verantwortlich. Der Arbeitgeber ist gehalten, dem Fahrpersonal auf Anfrage eine Kopie der Aufzeichnung der geleisteten Stunden auszuhändigen.

Begründung

Dieser Änderungsantrag ist im Einklang mit Änderungsantrag 14 aus der ersten Lesung.

Änderungsantrag 17 Artikel 9 Buchstabe c) (neu)

c) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass selbständige Kraftfahrer über ihre Arbeitszeit Buch führen. Diese Aufzeichnungen müssen mindestens zwei Jahre aufbewahrt werden. Die Mitgliedstaaten führen Kontrollen der Arbeits- und Fahrzeiten durch, die wenigstens 2% aller Arbeitstage in diesem Sektor entsprechen. Das wichtigste Kontrollinstrument ist der digitale Fahrtenschreiber.

Begründung

Im Einklang mit Änderungsantrag 16 aus der ersten Lesung ist wichtig, dass auch selbständige Kraftfahrer über ihre Arbeitszeit Buch führen.

Änderungsantrag 18 Artikel 10

Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, die Sicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals besser schützende Rechts- oder Verwaltungsvorschriften anzuwenden oder einzuführen oder die Anwendung von Tarifverträgen oder sonstigen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, die die Sicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals besser schützen, zu fördern oder zu gestatten.

Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, die Sicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals **oder der selbständigen Kraftfahrer** besser schützende Rechts- oder Verwaltungsvorschriften anzuwenden oder einzuführen oder die Anwendung von Tarifverträgen oder sonstigen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, die die Sicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals besser schützen, zu fördern oder zu gestatten. **Die Durchführung dieser Richtlinie stellt keine wirksame Rechtfertigung für eine Reduzierung des allgemeinen Arbeitnehmerschutzes dar.**

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag wird die Nichtregressionsklausel aus der ersten Lesung des Parlaments (Änderungsantrag 17) wieder aufgegriffen. Diese Formulierung ist klarer und weniger für Fehlinterpretation fassbar als die Formulierung in Artikel 14 Absatz 2 des Gemeinsamen Standpunkts. In Verbindung mit Änderungsantrag 21 zu sehen.

Änderungsantrag 19 Artikel 11

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften Sanktionen fest und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um die Anwendung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften **ein gemeinsames Spektrum von** Sanktionen fest und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um die Anwendung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. **Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die ent-**

sprechenden Bestimmungen spätestens zu dem in Artikel 14 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr umgehend alle Änderungen dieser Bestimmungen.

Begründung

Dieser Änderungsantrag führt den Text von Änderungsantrag 18 aus der ersten Lesung des Parlaments wieder ein. Wirksame Sanktionen sind entscheidend, um sicherzustellen, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie voll umgesetzt werden, und ein gemeinsames Spektrum von Sanktionen ist das geeignetste Mittel, dies zu erreichen.

Änderungsantrag 20 Artikel 14 Absatz 1

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum* nachzukommen, oder sorgen dafür, dass die Sozialpartner bis zu diesem Zeitpunkt im Wege einer Vereinbarung die erforderlichen Vorkehrungen getroffen haben; dabei haben die Mitgliedstaaten alles zu unternehmen, damit sie jederzeit gewährleisten können, dass die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erreicht werden.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

* **Drei** Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum* nachzukommen, oder sorgen dafür, dass die Sozialpartner bis zu diesem Zeitpunkt im Wege einer Vereinbarung die erforderlichen Vorkehrungen getroffen haben; dabei haben die Mitgliedstaaten alles zu unternehmen, damit sie jederzeit gewährleisten können, dass die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erreicht werden.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

* **Zwei** Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie

Begründung

Das Parlament war stets der Auffassung, dass der Übergangszeitraum bei Richtlinien im sozialpolitischen Bereich zwei Jahre betragen sollte und nicht drei, wie vom Rat in dieser und anderen rezenten Legislativvorschlägen vorgeschlagen wird.

Änderungsantrag 21
Artikel 14 Absatz 2

2. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, in Anbetracht geänderter Gegebenheiten andere Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen bzw. vertragliche Bestimmungen über die Arbeitszeit festzulegen, sofern die Mindestvorschriften dieser Richtlinie eingehalten werden, rechtfertigt die Umsetzung dieser Richtlinie keine Verringerung des allgemeinen Niveaus des Schutzes, der den in Artikel 2 Absatz 1 genannten Personen gewährt wird. **entfällt**

Begründung

Die Formulierung der Nichtregressionsklausel in Änderungsantrag 18 ist deutlicher und weniger für Fehlinterpretation fassbar ist als der Text in diesem Absatz des Gemeinsamen Standpunkts.

Änderungsantrag 22
Artikel 14 Absatz 4 (neu)

4. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Beziehungen zwischen Verladern, Spediteuren, Hauptauftragnehmern und Subunternehmern durch die Annahme von verbindlichen Verträgen geregelt sind, die die Überprüfung der Einhaltung dieser Richtlinie ermöglichen.

Begründung

Dieser Änderungsantrag führt Änderungsantrag 19 aus der ersten Lesung wieder ein und soll alle möglichen Mechanismen und Instrumente in den vertraglichen Beziehungen der Transportkette einsetzen, um eine adäquate Umsetzung der Richtlinie sicherzustellen.

BEGRÜNDUNG

Das Europäische Parlament hat in erster Lesung im April 1999 21 Änderungsanträge angenommen, in denen der ursprüngliche Vorschlag der Kommission gestrafft, aber weitgehend unterstützt wird. Einige dieser Änderungsanträge richten sich auf die Verschärfung der Bestimmungen für selbständige Kraftfahrer, andere auf die Verschärfung der Kontrollen und Sanktionen. Sie richteten sich allgemein angesichts des zweifachen Ziels und der doppelten Rechtsgrundlage für die Richtlinie darauf, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und die Gesundheit und Sicherheit der Fahrer zu schützen. Ein drittes Ziel war selbstverständlich die Verhütung unlauteren Wettbewerbs, und Ihr Berichterstatter will bei der Unterbreitung dieses Entwurfs einer Empfehlung darauf hinweisen, dass eine Vereinbarung über Arbeitszeitbestimmungen im Bahnsektor bereits zwischen den Sozialpartnern im September 1998 erzielt und in die revidierte allgemeine Arbeitszeitrichtlinie (93/104/EG¹, geändert durch 2000/34/EG²) einbezogen wurde.

Der geänderte Vorschlag der Kommission akzeptierte 11 der Änderungsanträge des Parlaments aus erster Lesung, doch führten Schwierigkeiten im Rat zur fast zweijährigen Blockierung des Vorschlags, während ein Konsens insbesondere über die Einbeziehung der selbständigen Kraftfahrer gesucht wurde. Als der Gemeinsame Standpunkt schließlich im Dezember 2000 angenommen wurde, hat der Rat ganz oder teilweise nur 8 der Änderungsanträge des Parlaments übernommen.

Nach Auffassung Ihres Berichtstatters ist der Gemeinsame Standpunkt zu flexibel und in einer Reihe von Bereichen zu undeutlich. Von besonderer Bedeutung sind folgende Bereiche:

- Selbständige: Dies ist eines der Schlüsselthemen in der Richtlinie, insbesondere in der gegenwärtigen Lage, in der viele Kraftfahrer gezwungen sind, faktisch in die Selbständigkeit zu wechseln (die sogenannten Scheinselbständigen), um eben solche Beschränkungen wie die der Arbeitszeit zu umgehen. Der Gemeinsame Standpunkt öffnet, indem er die Einbeziehung der Selbständigen von langfristiger Bewertung der Folgen ihrer Ausnahme abhängig macht, die Hintertür zu einem massiven Übergang von Fahrern in den Selbständigenstatus, wobei nicht gewährleistet ist, dass sie jemals durch Arbeitszeitbestimmungen geschützt sein werden. Dies ist völlig unakzeptabel. Ihr Berichterstatter sieht die potentiellen Schwierigkeiten, die mit einer sofortigen Einbeziehung der Selbständigen verbunden sind, und ist bereit, sie vorübergehend auszunehmen, sofern sie nach einem bestimmten Zeitraum automatisch in die Vorschriften der Richtlinie einbezogen werden.
- Zusammenhang mit Verordnung 3820/85: Ihr Berichterstatter hat neue Änderungsanträge eingefügt, die nicht in erster Lesung unterbreitet waren, und zwar im Hinblick auf die Verbindung dieser Richtlinie mit der Verordnung 3820/85 betreffend die Fahrzeit. Dies ist dadurch gerechtfertigt, dass - wie der Rat in seiner Begründung selbst zugibt - eine Revision der Verordnung 3820/85 ansteht, und es ist wichtig, dass Definitionen der Arbeitszeit und des Anwendungsbereichs in der revidierten Verordnung mit den

¹ ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.

² ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41.

Bestimmungen dieser Richtlinie im Einklang sind.

- Definitionen: Ihr Berichterstatter hat eine Reihe von Änderungsanträgen aus der ersten Lesung und/oder dem geänderten Kommissionsvorschlag betreffend Definitionen von Arbeitszeit, Arbeitsbereitschaft, Nachtarbeit und selbständige Kraftfahrer wieder eingebracht. Diese dienen der Präzisierung der Definitionen oder - was die Arbeitsbereitschaft betrifft - der Straffung des Textes dort, wo der Gemeinsame Standpunkt wichtige Aspekte aus dem ursprünglichen Vorschlag ausgelassen hat. Im Hinblick auf Nachtarbeit wurde außerdem und im Einklang mit der Haltung des Parlaments aus erster Lesung die Ausnahme im Artikel zur Nachtarbeit gestrichen: Im Interesse sowohl der Straßenverkehrssicherheit als auch der Gesundheit und Sicherheit der Fahrer ist es wichtig, strenge Begrenzungen der Nachtarbeit aufrechtzuerhalten und Flexibilität nur soweit zu erlauben, als sie von den Sozialpartnern in diesem Sektor ausgehandelt wurde.

Andere Änderungsanträge wurden aus der ersten Lesung wieder vorgelegt, etwa die Beibehaltung der Aufzeichnungen im Hinblick auf die Überwachung der Umsetzung der Arbeitszeitbegrenzungen, die Beziehungen zwischen Verladern, Spediteuren und Subunternehmern sowie die Bestimmungen betreffend die Sanktionen bei Nichtbeachtung der Richtlinie, ein wichtiges Instrument, um die volle Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten.

Schlussfolgerung

Zwar dürften einige dieser Änderungsanträge unvermeidlich zu schwierigen Verhandlungen mit dem Rat führen, doch ist Ihr Berichterstatter der Überzeugung, dass sie wichtig sind, wenn wir zu einem Text gelangen wollen, der den Zielen einer verbesserten Straßenverkehrssicherheit, der Gewährleistung eines Mindestmaßes an Gesundheit und Sicherheit für alle im Kraftverkehr Beschäftigten und der Erreichung gleicher Wettbewerbsvoraussetzungen mit anderen Verkehrssektoren, für die ähnliche Bestimmungen bereits gelten, entsprechen soll.