

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Sitzungsdokument

23 Januar 2002

ENDGÜLTIG
A5-0013/2002

*****III** **BERICHT**

über den vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (PE-CONS 3676/2001 – C5-0688/2001 – 1998/0319(COD))

Delegation des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss

Berichtersteller: 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.)

INHALT

	Seite
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE.....	4
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG.....	6
BEGRÜNDUNG.....	7

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

Das Europäische Parlament hatte in seiner Sitzung vom 14. April 1999 seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (KOM(1998) 662 - 1998/0319 (COD)) angenommen.

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).

In seiner Sitzung vom 14. Juni 2001 nahm das Parlament Abänderungen zum Gemeinsamen Standpunkt an.

Mit Schreiben vom 27. September 2001 teilte der Rat mit, dass er nicht in der Lage sei, alle Abänderungen des Parlaments zu übernehmen.

Mit Schreiben vom 6. November 2001 unterrichtete die Präsidentin des Parlaments den Rat davon, dass die in Artikel 251 Absatz 7 des EG-Vertrags vorgesehene Verlängerung der Frist für die Einberufung des Vermittlungsausschusses erforderlich sei.

Der Präsident des Rates berief im Einvernehmen mit der Präsidentin des Parlaments eine Sitzung des Vermittlungsausschusses für den 22. November 2001 ein.

In dieser Sitzung prüfte der Vermittlungsausschuss den Gemeinsamen Standpunkt auf der Grundlage der vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen.

Als Ergebnis von späteren Trilog- und Delegationssitzungen wurde durch den Austausch von Schreiben vom 12. Dezember 2001 eine Einigung herbeigeführt.

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2001 unterrichtete die Präsidentin des Parlaments den Rat davon, dass die in Artikel 251 Absatz 7 vorgesehene Verlängerung der Frist für den Erlass des Rechtsakts erforderlich sei.

In ihrer Sitzung vom 12. Dezember 2001 billigte die Delegation des Parlaments das Ergebnis des Vermittlungsverfahrens mit 14 Stimmen bei 1 Gegenstimme.

An der Abstimmung beteiligten sich: Ingo Friedrich, Vizepräsident und Vorsitzender der Delegation; Michel Rocard, Vorsitzender des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten; Stephen Hughes, Berichterstatter; Regina Bastos, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Bushill-Matthews (in Vertretung von James L.C. Provan), Alejandro Cercas (in Vertretung von Renzo Imbeni), Elizabeth Lynne, Manuel Pérez Álvarez, Bartho Pronk, Herman Schmid, Brian Simpson (in Vertretung von Proinsias De Rossa), Miet Smet, Rijk van Dam und Barbara Weiler.

Gemäß Ziffer III Punkt 8 der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des neuen Mitentscheidungsverfahrens¹ haben die beiden Vorsitzenden des Vermittlungsausschusses am 16. Januar 2002 die Billigung des gemeinsamen Entwurfs

¹ ABl. C 148 vom 28.5.1999, S. 1.

festgestellt und ihn in allen Amtssprachen dem Parlament und dem Rat übermittelt.

Der Bericht wurde am 23. Januar 2002 eingereicht.

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (PE-CONS 3676/2001 – C5-0688/2001 – 1998/0319(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: dritte Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurfs (PE-CONS 3676/2001 – C5-0688/2001),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung² zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(1998) 662)³,
 - in Kenntnis des geänderten Vorschlags der Kommission (KOM(2000)754)⁴,
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus zweiter Lesung⁵ zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates⁶,
 - in Kenntnis der Stellungnahme der Kommission zu den Abänderungen des Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt (KOM(2001) 415 - C5-0351/2001)⁷,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 5 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 83 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts seiner Delegation im Vermittlungsausschuss (A5-0013/2002),
1. nimmt den gemeinsamen Entwurf an;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Rechtsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 254 Absatz 1 des EG-Vertrags zu unterzeichnen;
 3. beauftragt seinen Generalsekretär, den Rechtsakt im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu unterzeichnen und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates seine Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften zu veranlassen;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, diese legislative Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

² ABl. C 219 vom 30.7.1999, S. 240.

³ ABl. C 43 vom 17.2.1999, S. 4.

⁴ ABl. C 120 vom 24.4.2001, S. 284.

⁵ Angenommene Texte vom 14.6.2001, Punkt 2.

⁶ ABl. C 142 vom 15.5.2001, S. 24.

⁷ ABl. C noch nicht veröffentlicht.

BEGRÜNDUNG

Hintergrund

1. Am 24. November 1998 legte die Kommission den Vorschlag für eine Richtlinie zur Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals und der selbstständigen Kraftfahrer vor, um eine der noch bestehenden Lücken in den Vorschriften über die Arbeitszeit zu schließen. Dieser Vorschlag stützt sich auf zwei unterschiedliche Rechtsgrundlagen, nämlich Artikel 137, der den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der Arbeitnehmer betrifft, und Artikel 71, der sich mit der Verkehrssicherheit befasst. Ziel der Richtlinie ist die Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit und des Schutzes der Gesundheit des Fahrpersonals sowie mehr Sicherheit. Ein weiteres Ziel ist die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Im Jahr 2000 erlassene Richtlinien, die sich auf die ursprüngliche Richtlinie aus dem Jahr 1993 stützen, beziehen sich auf andere Arbeitnehmer in verschiedenen Verkehrssektoren.
2. Das Europäische Parlament nahm am 14. April 1999 in erster Lesung 19 Änderungen an. Die Kommission änderte ihren Vorschlag am 18. Mai 1999 und berücksichtigte dabei das Inkrafttreten des Vertrags von Amsterdam und das in Artikel 251 festgelegte Verfahren. Der Rat legte daraufhin am 23. März 2001 seinen Gemeinsamen Standpunkt fest, er zog darin selbstständige Kraftfahrer nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie ein und empfahl eine Überprüfung der Auswirkungen dieser Maßnahme durch die Kommission nach fünf Jahren. Das Parlament nahm in zweiter Lesung am 14. Juni 2001 20 Abänderungen an, in denen es auf der automatischen Einbeziehung selbstständiger Kraftfahrer drei Jahre nach Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ohne einen vorherigen Bericht der Kommission bestand.

Vermittlung

3. Die konstituierende Sitzung der Delegation des Parlaments fand am 5. September 2001 in Straßburg statt. Die Delegation beauftragte ihren Vorsitzenden, Herrn FRIEDRICH, den Ausschussvorsitzenden, Herrn ROCARD, und den Berichterstatter, Herrn HUGHES, Verhandlungen mit dem Rat aufzunehmen. Vor der formalen Eröffnung des Vermittlungsverfahrens fanden am 17. Oktober und am 8. November 2001 Trilog-Sitzungen statt.
4. Der Vermittlungsausschuss trat am 22. November 2001 zusammen, und nach weiteren politischen Trilog-Sitzungen am 6. Dezember und am 11. Dezember 2001 erzielten die Verhandlungsführer Einigung über ein Kompromisspaket, das von der Delegation des Parlaments am 12. Dezember und vom Ausschuss der ständigen Vertreter am 13. Dezember 2001 gebilligt wurde. In der Sitzung des Vermittlungsausschusses vom 17. Dezember 2001 wurde das Vermittlungsverfahren für diese Richtlinie als ein A-Punkt abgeschlossen.

5. Die wesentlichen Elemente der im Vermittlungsverfahren erzielten Einigung lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- *Einbeziehung selbstständiger Kraftfahrer in den Geltungsbereich der Richtlinie*, und zwar vier Jahre (d.h. im Jahr 2009) nach Ende der dreijährigen Übergangsperiode (2005). Die Auswirkungen der Nichteinbeziehung selbstständiger Kraftfahrer in den Geltungsbereich der Richtlinie werden jedoch unter Berücksichtigung der Bedingungen in den Mitgliedstaaten, was die Struktur des Transportgewerbes angeht, sowie der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals Bestandteil einer Untersuchung der Kommission sein, die zwei Jahre vor Ende des Siebenjahreszeitraums durchgeführt wird. Auf der Grundlage dieser Untersuchung legt die Kommission einen Vorschlag vor, in dem entweder Bedingungen für die Nichteinbeziehung selbstständiger Kraftfahrer festgelegt werden, die nicht im Transportgewerbe in anderen Mitgliedstaaten tätig sind und die lokalen Beschränkungen unterliegen, oder die Selbstständigen vom Geltungsbereich der Richtlinie insgesamt ausgenommen werden, wenn die Studie zu dem Ergebnis führt, dass für eine Einbeziehung keine Notwendigkeit besteht. Die Annahme des Vorschlags erfolgt im Mitentscheidungsverfahren zwischen Parlament und Rat.
 - *Festlegung einer genaueren Definition, was unter einem selbstständigen Kraftfahrer zu verstehen ist* – dies ist wichtig, um die Entstehung neuer Formen von Scheinselbstständigkeit in dem Zeitraum zu verhindern, in dem selbstständige Kraftfahrer zunächst nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.
 - *Die Arbeitszeit nicht selbstständiger und selbstständiger Kraftfahrer ist nahezu identisch*: nur „allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen“ gelten für Selbstständige nicht als Arbeitszeit.
 - *Abweichungen von den wöchentlichen Arbeitszeiten und für Nachtarbeit* können „aus objektiven oder technischen Gründen oder aus Gründen im Zusammenhang mit der Arbeitsorganisation“ durch Tarifverträge, Vereinbarungen zwischen Sozialpartnern oder, wenn dies nicht möglich ist, durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften festgelegt werden. In jedem Fall müssen die Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer konsultiert und Anstrengungen zur Förderung aller einschlägigen Formen des sozialen Dialogs unternommen werden.
 - *Die Rolle der Unternehmen wird klarer definiert*. Die Arbeitszeiten der Kraftfahrer müssen aufgezeichnet und diese Aufzeichnungen für zwei Jahre aufbewahrt werden.
 - Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Verträge der Akteure im Transportsektor den Vorschriften der Richtlinie entsprechen.

Schlussfolgerung

Die Delegation betrachtet das endgültige Ergebnis des Vermittlungsverfahrens als sehr zufriedenstellend für das Parlament. Diese Richtlinie ist aus zwei Gründen wichtig: Sie ist das letzte fehlende Teil in dem Puzzle von Vorschriften, durch die die Arbeitszeiten im Transportgewerbe geregelt werden, und sie ist die erste europäische Rechtsvorschrift, die die Arbeitszeit von Selbstständigen regelt, und zwar aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit und des Wettbewerbs.

Die Delegation möchte dem belgischen Ratsvorsitz und der Europäischen Kommission für ihre enge und fruchtbare Zusammenarbeit danken. Die Delegation empfiehlt dem Plenum, den Text in dritter Lesung anzunehmen.