



Brüssel, den 20. November 2015  
(OR. en)

14217/1/15  
REV 1

TRANS 365  
EMPL 440

## BERICHT

---

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)  
Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 10.-11. Dezember 2015**  
Soziale Aspekte im gewerblichen Straßenverkehr  
- Orientierungsaussprache

---

### I. Einleitung

1. Der Straßenverkehrssektor ist ein entscheidender Bestandteil des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gefüges der Europäischen Union. Sein Anteil liegt bei drei Viertel (72 %) des gesamten landgebundenen Güterverkehrs; er transportiert mehr Passagiere als Zug-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehr zusammen und er beschäftigt mehr als 2,2 % (5 Mio. Menschen) aller Arbeitskräfte in der EU.
2. Die europäischen Ambitionen im Straßenverkehrssektor sind hoch und zielen darauf ab, effiziente und sichere Straßenverkehrsdienstleistungen zu fördern, die zugleich umwelt- und sozialverträglich sind.
3. In diesem Zusammenhang gibt es in der EU bereits ein einheitliches Regelwerk in wichtigen Bereichen des Sektors wie Marktzugang und Berufszulassung, Straßen- und Infrastrukturnutzungsgebühren sowie Mindestsozialstandards für die Beschäftigten dieses Sektors.

4. Der EU Rechtsrahmen zu den sozialen Aspekten des Straßenverkehrssektors umfasst die Verordnung (EU) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten und die Richtlinie 2002/15/EG zur Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten ausüben. Um eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieser Regelungen zu gewährleisten, werden sie durch weitere Vorschriften ergänzt, z. B. Mindestbedingungen für die Durchführung von Kontrollen (Richtlinie 2006/22/EG) und ausführliche rechtliche und technische Vorschriften für das Kontrollgerät im Straßenverkehr (Verordnung (EWG) Nr. 3821/85).
5. Eine systematische und einheitliche Durchsetzung dieser Sozialvorschriften ist von großer Bedeutung für das gute Funktionieren des Binnenmarkts für den gewerblichen Straßenverkehr. Eine unzureichende Einhaltung der geltenden Vorschriften würde tatsächlich zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals führen und Wettbewerbsverwerfungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen schaffen.
6. Verschiedene Maßnahmen wurden bereits angenommen, um die Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor zu verstärken, wie die Ausarbeitung von Durchführungsleitlinien durch die Kommission, die Schaffung des Europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) und das Netz digitaler Fahrtenschreiber (TACHOnet), die Entwicklung eines gemeinsamen Ausbildungscurriculums für Kontrollbeamte (TRACE-Projekt) usw.
7. Die Zahl von Verstößen gegen die Sozialvorschriften bleibt allerdings trotz dieser Maßnahmen sehr hoch: Während der Umsetzungsphase 2011-2012 wurden 3,9 Mio. Zuwiderhandlungen festgestellt.
8. Die Kommission hat als Reaktion auf diese Situation ihre Absicht bekannt gegeben, neue Initiativen zum Straßenverkehr im Laufe des Jahres 2016 einzuleiten, insbesondere um eine größere Akzeptanz und besseres Verständnis der geltenden Rechtsvorschriften zu gewährleisten und die unterschiedlichen Interpretationen und Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten so weit wie möglich zu harmonisieren.
9. Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Fahrern in einem fairen und umweltverträglichem Markt wird bei der Vollendung des Binnenmarkts für den Straßenverkehr vorrangig sein. In diesem Zusammenhang möchte der Ratsvorsitz die Ansichten der Mitgliedstaaten über den geltenden Rechtsrahmen zu sozialen Aspekten im gewerblichen Straßenverkehr und zu den möglichen Herausforderungen einholen, die sich bei deren Durchsetzung vor Ort stellen könnten.

## II. Fragen für die Orientierungsaussprache

- 1) Sind die Mitgliedstaaten in Anbetracht der Entwicklungen im Straßenverkehrssektor in den vergangenen Jahren der Ansicht, dass die Rechtsnormen klarer gestaltet werden sollten, um eine einheitliche Auslegung der Vorschriften in allen Mitgliedstaaten zu erreichen?
- 2) Auf welche spezifischen Herausforderungen stoßen die Mitgliedstaaten bei der Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften? Welche Maßnahmen könnten vorgesehen werden, um eine bessere und systematischere Durchsetzung dieser Vorschriften im gesamten Binnenmarkt sicherzustellen?

## III. Schlussfolgerung

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, die Fragen in Abschnitt II zu billigen, und die Minister werden gebeten, bei ihren Ausführungen auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am **10. Dezember 2015** vorrangig auf diese Fragen einzugehen.

---