

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Alexander Ulrich, Herbert Behrens, Matthias W. Birkwald, Klaus Ernst, Andrej Hunko, Jutta Krellmann, Sabine Leidig, Niema Movassat, Ingrid Remmers, Sabine Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Arbeitszeitregelungen für selbständige Kraftfahrer – Revision und Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinie**

Die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich der Straßentransporte ausüben, legt Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit (incl. Pausen, Ruhezeiten etc.) fest und definiert genauer, welche Tätigkeiten als Arbeitszeit gelten. Ziel der Richtlinie ist es, die Sicherheit und Gesundheit der Fahrer zu schützen, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen anzugleichen.

Der große Streitpunkt der Richtlinie war und ist, ob die darin festgelegten Regeln auch für selbständige Fahrer gelten sollen. Bei der Verabschiedung der Richtlinie einigte man sich darauf, diese vorerst auszunehmen – laut Richtlinientext bis März 2009. Im Oktober 2009 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie vor, mit dem selbständige Fahrer generell aus dem Geltungsbereich ausgeschlossen werden sollten. Die EU-Kommission beschränkte sich darauf, das Problem der Scheinselbständigkeit anzugehen.

Während der Ministerrat der EU den Vorschlag positiv bewertete, lehnte das Europäische Parlament ihn im Juni 2010 ab. Die EU-Kommission hat daraufhin angekündigt, ihren Vorschlag zurückzuziehen. Genau dies ist aber bisher noch nicht passiert – was durchaus im Sinne einiger Mitgliedstaaten liegen könnte, denn auf diese Weise wird die überfällige Umsetzung der Richtlinie für selbständige Fahrer in nationales Recht weiter hinausgezögert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für wie viele Unfälle auf deutschen Straßen sind übermüdete bzw. überarbeitete Berufskraftfahrer nach Informationen der Bundesregierung jährlich verantwortlich?
  2. Welche Arbeitszeitregelungen gelten derzeit in Deutschland für angestellte, welche für selbständige Berufskraftfahrer?
  3. Seit wann hat die Bundesregierung die Richtlinie 2002/15/EG in nationales Recht umgesetzt?
- Erfolgte die Umsetzung fristgerecht, wenn nicht, warum nicht?
4. Ist die Bundesregierung bei der Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG in nationales Recht über die Anforderungen der Richtlinie hinausgegangen, um so für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen (wenn nicht, bitte begründen)?

5. Hält die Bundesregierung die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr für ausreichend, um die Fahrzeit selbständiger Berufskraftfahrer zu regeln (bitte begründen)?
6. Welche Informationen liegen der derzeitigen Bundesregierung über die Haltung der damaligen Bundesregierung bei der Verabschiedung der Richtlinie 2002/15/EG vor, insbesondere mit Blick auf die Frage, ob selbständige Fahrer – wie damals von der EU-Kommission und dem Europäischen Parlament gefordert – in die Richtlinie einbezogen werden sollen?
7. Sollen nach Ansicht der Bundesregierung selbständige Fahrer in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG einbezogen werden (bitte auch begründen, wenn nicht)?
8. Welche der in der Richtlinie genannten Ziele – Schutz der Sicherheit und Gesundheit der Fahrer, Straßenverkehrssicherheit, Angleichung der Wettbewerbsbedingungen – hält die Bundesregierung für besonders gefährdet, solange selbständige Fahrer nicht in die Richtlinie einbezogen sind?
9. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass selbständige Fahrer durch die Einbeziehung in die Richtlinie 2002/15/EG ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren, und wenn ja, betrachtet sie einen Wettbewerbsvorteil, der nur über längere Arbeitszeiten erreicht wird und damit die Verkehrssicherheit sowie die Gesundheit der Selbständigen gefährdet, als akzeptabel?
10. Führt die Einbeziehung selbständiger Fahrer in die Richtlinie 2002/15/EG nach Ansicht der Bundesregierung zu einem Abbau von Bürokratie, da nun für alle Fahrer die gleichen Vorschriften gelten?
11. Warum ist die Bundesregierung der Verpflichtung aus Artikel 2 der Richtlinie 2002/15/EG noch nicht nachgekommen, nach der sie diese Richtlinie „unbeschadet der Bestimmungen im folgenden Unterabsatz“ auch für selbständige Fahrer zum 23. März 2009 hätte umsetzen müssen, wovon sie – nach Auskunft des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages – auch das derzeit laufende Verfahren zur Änderung der Richtlinie nicht entbindet, es sei denn, dass dies auf europäischer Ebene verabredet wurde (wenn dies der Fall sein sollte, bitte Datum, Form und Begründung dieser Vereinbarung/Verabredung benennen)?
12. Wird die Bundesregierung sich – wenn die Umsetzung der Richtlinie für selbständige Fahrer erst dann erfolgen muss, wenn das Revisionsverfahren abgeschlossen ist – für eine schnelle Beschlussfassung des EU-Ministerrates einsetzen (wenn nicht, bitte begründen)?
13. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die Motive der Europäischen Kommission vor, ihren Vorschlag zur Änderung der Richtlinie trotz Ankündigung auf dem Verkehrsministerrat vom 24. Juni 2010 noch nicht zurückzuziehen und somit – falls eine nationale Umsetzung für selbständige Fahrer erst nach Abschluss des Änderungsverfahrens zwingend ist – die nationale Umsetzung hinauszuzögern?
14. Wie wird in der Zwischenzeit bis zu einer möglicherweise notwendigen endgültigen Regelung mit der Frage der Umsetzung der Richtlinie für selbständige Kraftfahrer umgegangen?
15. Welche Mitgliedstaaten haben nach Informationen der Bundesregierung neben Frankreich die Richtlinie bereits für selbständige Fahrer umgesetzt, und mit welcher Begründung?
16. Welche Mitgliedstaaten haben nach Informationen der Bundesregierung noch keine Umsetzung der Richtlinie für selbständige Fahrer vorgenommen, und mit welcher Begründung?

17. Wie wird die Bundesregierung sich verhalten, wenn die Revision der Richtlinie scheitert – wird sie auf einen neuen Anlauf zur Änderung der Richtlinie drängen, und wenn ja, wird sie dabei die Einbeziehung der Selbständigen fordern oder nicht (bitte begründen)?
18. Was hält die Bundesregierung von dem Vorschlag der EU-Kommission, in den Erwägungsgründen einer geänderten Richtlinie festzuhalten, es sei „wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten weiterhin selbständige Kraftfahrer darauf hinweisen, welche nachteiligen Auswirkungen übermäßig lange Arbeitszeiten, unzureichende Ruhezeiten und eine unausgewogene Arbeitsorganisation auf Gesundheit und Sicherheit sowie auf die Straßensicherheit haben“?
19. Stimmt die Bundesregierung der EU-Kommission im Hinblick auf die erwähnten nachteiligen Auswirkungen der genannten Arbeitszeitgestaltung zu?
20. Hält die Bundesregierung es für ausreichend, die selbständigen Kraftfahrer nur auf diese nachteiligen Auswirkungen hinzuweisen (bitte begründen), und wenn ja, in welcher Form wird sie diese Hinweise geben?
21. Setzt die Bundesregierung sich dafür ein, dass die Richtlinie 2002/15/EG um spezifische Bestimmungen zur Kontrolle ihrer Anwendung – ähnlich wie in der Richtlinie 2006/22/EG über Lenk- und Ruhezeiten – ergänzt wird, um so die von der EU-Kommission kritisierte niedrige Einhaltungsquote und geringe Durchsetzung der Arbeitszeitvorschriften zu verbessern (wenn nicht, bitte begründen)?
22. Was hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang von dem von der EU-Kommission in ihrem Änderungsvorschlag formulierten Artikel 11a, der die Durchsetzung der Richtlinie 2002/15/EG in den Mitgliedstaaten verbessern soll?
23. Der in der vorangegangenen Frage genannte Artikel wurde vom EU-Ministerrat abgelehnt; hat die Bundesregierung dies mitgetragen oder nicht (bitte begründen)?
24. Hält die Bundesregierung es für möglich, mit der von der EU-Kommission entwickelten Definition von Scheinselbständigkeit, die in ihrem Vorschlag zur Änderung enthalten ist, eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der in Richtlinie 2002/15/EG festgeschriebenen Arbeitszeiten durchzuführen, oder wären einheitliche Arbeitszeiten für alle Fahrer leichter zu kontrollieren?
25. Bei wie vielen Kontrollen werden Unregelmäßigkeiten bei den Nachweisen über die Einhaltung der Lenkzeiten festgestellt?
26. Wie hat sich in Deutschland die Anzahl der angestellten Berufskraftfahrer in den letzten zehn Jahren und insbesondere in der Finanz- und Wirtschaftskrise im Vergleich zur Anzahl der selbständigen Kraftfahrer entwickelt?
27. Welche Informationen und Zahlen liegen der Bundesregierung über die Fluktuation der Beschäftigten im Transportgewerbe vor: Wie lange sind die Berufskraftfahrer durchschnittlich angestellt, wie oft kommt es zu einem Wechsel zwischen Anstellung und Selbständigkeit, wie lange sind die durchschnittlichen Perioden der Arbeitslosigkeit und welches ist die häufigste Form des Arbeitslosengeldbezugs (ALG I oder ALG II)?
28. Welche absoluten Zahlen für Berufskraftfahrer liegen im Zeitraum von 2008 bis 2009 innerhalb Deutschlands vor:
  - a) Bezug von ALG I nach angestellter Beschäftigung?
  - b) Bezug von ALG II nach angestellter Beschäftigung?
  - c) Bezugsdauer von ALG I?

- d) Bezugsdauer von ALG II?
  - e) Bezug von Grundsicherung?
  - f) Wie viele Personen dieser Gruppe meldeten sich erwerbslos?
  - g) Wie viele Personen dieser Gruppe meldeten sich innerhalb eines Kalenderjahres mehrmals (zweimal oder öfter) erwerbslos?
  - h) Wie viele Personen dieser Gruppe wechselten vom Bezug von Grundsicherung in ALG II?
  - i) Wie viele Personen dieser Gruppe brachen Fortbildungsmaßnahmen aufgrund des Wiedereintretens in das Berufsleben ab?
  - j) Wie viele Personen dieser Gruppe mussten im Jobcenter bzw. Grundsicherungsamt neu krankenversichert werden, da sie vorher nicht versichert waren?
  - k) Wie viele Personen dieser Gruppe meldeten sich erwerbslos und waren krankheitsbedingt nicht arbeitsfähig?
29. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Krankenstände im Transportgewerbe?
30. Ist Scheinselbständigkeit nach Ansicht der Bundesregierung im Transportgewerbe ein großes Problem (bitte Zahlen, Studien etc. nennen, welche die Bundesregierung zu ihrer Beurteilung herangezogen hat)?
31. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in der Vergangenheit getroffen, um dem Problem der Scheinselbständigkeit im Transportsektor zu begegnen, welche plant sie für die Zukunft?
32. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Arbeitszeiten von selbständigen Fahrern vor, welche diese erheblich von denen angestellter Fahrer ab (bitte Zahlen, Studien etc. nennen, die die Bundesregierung herangezogen hat)?
33. Setzt die Bundesregierung sich dafür ein, dass Selbständige in Zukunft in allen Sektoren von der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG erfasst werden (wenn nicht, bitte begründen)?

Berlin, den 3. August 2010

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**