



EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION BESCHÄFTIGUNG, SOZIALES UND CHANCENGLEICHHEIT

Sozialer Dialog, soziale Rechte, Arbeitsbedingungen, Anpassung an den Wandel
Sozialer Dialog und Arbeitsbeziehungen

**AUSSCHUSS FÜR DEN
SEKTORALEN DIALOG
IM STRASSENVERKEHR**

Arbeitsprogramm 2009-2010

Angenommen am 18. November 2008

| 1. Bessere Rastplätze | | |
|---|--|-----------------|
| <u>ÜBERBLICK UND ZIELE</u> | <u>MASSNAHMEN</u> | <u>ZEITPLAN</u> |
| - IRU und ETF haben bereits früher in der Frage der Verbesserung der Rastplätze zusammengearbeitet und 2006 gemeinsame Mindestkriterien für sichere Rastplätze verabschiedet ¹ . | a) Die EU drängen, dazu Rechtsvorschriften zu erlassen, durch die die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet werden, Mindestanforderungen für die Bereitstellung von Rastplätzen zu erfüllen. | a) 2009-2010 |

¹ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/displayRecord.do?id=1354&lang=de

| | | |
|---|--|----------------------------------|
| <p>- Vonseiten der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten wird immer noch zu wenig getan, um den grundlegenden Mangel an Rastplätzen zu beseitigen oder gegen die steigende Kriminalität auf Rastplätzen vorzugehen. Darüber hinaus müssen die Fahrer wegen der von der EU vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten häufiger eine Pause einlegen als nach den alten Bestimmungen, weshalb es noch mehr Gründe gibt, sich dringend mit diesem Problem zu befassen.</p> <p>- Die Sozialpartner werden alle Behörden mit Nachdruck auffordern, für eine klare Verbesserung bei der Bereitstellung von Rastplätzen zu sorgen.</p> | <p>b) Klären, ob die Bereitstellung von Rastplätzen in den Geltungsbereich der EU-Arbeitsschutzvorschriften fällt, was es der Kommission ermöglichen würde, in diesem Bereich gesetzgeberisch tätig zu werden.</p> | <p>b) 1. und 2. Quartal 2009</p> |
| | <p>c) Prüfen, ob es möglich wäre, dass die Europäische Investitionsbank und andere Finanzierungsquellen der EU im Rahmen ihres Zuschussbewilligungsprozesses die IRU-/ETF-Kriterien anwenden.</p> | <p>c) 1. und 2. Quartal 2009</p> |
| | <p>d) Sicherstellen, dass bei den verschiedenen einschlägigen EU-Initiativen und -Projekten die Zahl der Rastplätze und deren Sicherheit berücksichtigt werden.</p> | <p>d) 2009</p> |
| | <p>e) Insbesondere darauf achten, dass die Probleme und Engpässe angegangen werden, die an den Binnen- und Außengrenzen der EU auftreten, wo wegen der Wartezeiten beim Grenzübergang angemessene Rastplätze in besonderem Maße an Bedeutung gewinnen.</p> | <p>e) 2009-2010</p> |
| | <p>f) Eine Sozialpartnerkonferenz veranstalten, um die Probleme deutlich machen und Lösungen anbieten zu können.</p> | <p>f) 1. Quartal 2010</p> |

2. Qualifikationen des Logistikpersonals

| <u>ÜBERBLICK UND ZIELE</u> | <u>MASSNAHMEN</u> | <u>ZEITPLAN</u> |
|---|--|-----------------|
| - Im Rahmen des Aktionsplans Güterverkehrslogistik (KOM/2007/607 endg.) hat die Kommission beschlossen, dass ein EU-weites Konzept für die Erteilung und Anerkennung von Qualifikationen für nicht mobiles Logistikpersonal erforderlich ist. | a) Die Sozialpartner werden ihre Arbeit zum Thema Logistik wieder aufnehmen und die Umsetzung der Gemeinsamen Empfehlungen zu Beschäftigung und Ausbildung im Bereich Logistik ² und der Ergebnisse des NOVALOG-Projekts ³ fortsetzen. | a) 2009 |
| - IRU und ETF sind mit ihren Mitgliedern die zwei Organisationen mit der größten Erfahrung und dem umfassendsten Wissen in logistischen Prozessen im Güterverkehr und in entsprechenden Beschäftigungsfragen. | b) Die Sozialpartner sollten weitere Logistikfragen von gemeinsamem Interesse ermitteln. | b) 2009 |
| IRU und ETF werden im Rahmen ihres sektoralen sozialen Dialogs auch weiterhin eine führende Rolle im Bereich der Logistikqualifikationen spielen und sich zunächst mit der Frage der Qualifikationen befassen. | c) Die Sozialpartner sollten – in den Grenzen ihrer branchenbezogenen Sachkunde – mit der Europäischen Kommission zusammenarbeiten, um zur sozialen Dimension des Aktionsplans Logistik beizutragen. | c) 2009 |

² http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/displayRecord.do?id=1351

³ <http://www.novalog-project.org/>

3. Richtlinie über die Fahrerausbildung

| <u>ÜBERBLICK UND ZIELE</u> | <u>MASSNAHMEN</u> | <u>ZEITPLAN</u> |
|--|--|---------------------|
| <p>- Die Richtlinie über die Fahrerausbildung (2003/59/EG), die im September 2008 für die Personenbeförderung in Kraft trat und ab September 2009 für die Güterbeförderung gelten wird, hat das Potenzial, das Qualifikationsniveau in der Branche deutlich anzuheben, falls bei der Einführung vernünftig vorgegangen wird. Je nachdem, wie die Richtlinie umgesetzt wird, könnte aber auch eine Engstelle für den Zugang zum Beruf entstehen.</p> <p>- Die Sozialpartner werden zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass sich die Richtlinie positiv auf die Beschäftigung im Straßenverkehr auswirkt.</p> <p>- Unter anderem soll dafür gesorgt werden, dass durch die Richtlinie das Potenzial der Fahrer für lebenslanges Lernen und ihre Kompetenzen erhöht werden, dass die Richtlinie dazu beiträgt, das Ansehen des Berufs zu verbessern und Neueinstellung und Weiterbeschäftigung von Fahrern zu erleichtern, und dass die Richtlinie keine Hindernisse für Personen schafft, die den Fahrerberuf ergreifen wollen.</p> | <p>a) IRU und ETF werden über ihre Arbeitsgruppe die verschiedenen Umsetzungswege und organisatorischen Modalitäten in den zentralen Bereichen der Richtlinie und ihre Auswirkungen auf die Beschäftigung bewerten.</p> | <p>a) 2009</p> |
| | <p>b) IRU und ETF werden die Ausbildungseinrichtungen und -infrastruktur in den EU-Mitgliedstaaten bewerten, um festzustellen, ob die jeweiligen Regelungen den Bedürfnissen der Branche und der Fahrer entsprechen.</p> | <p>b) 2009-2010</p> |
| | <p>c) Über ihre Arbeitsgruppe werden die Sozialpartner versuchen, die Auswirkungen der Richtlinie zu analysieren und dabei mehrere miteinander zusammenhängende Aspekte berücksichtigen; dazu gehören etwa Attraktivität der Branche für Fahrer, Anwerbung von Arbeitskräften, Entwicklung der Arbeitsmärkte, Ansehen der Branche, gesetzliche, betriebliche und technologische Veränderungen im Straßenverkehr.</p> | <p>c) 2009-2010</p> |

4. Bessere Durchsetzung der EU-Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten

| <u>ÜBERBLICK UND ZIELE</u> | <u>MASSNAHMEN</u> | <u>ZEITPLAN</u> |
|---|--|---------------------|
| <p>- Im April 2007 trat die neue EU-Verordnung mit Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten (561/2006/EG) in der gesamten EU in Kraft. Bestimmte Artikel der Verordnung lassen sich aber unterschiedlich auslegen, wodurch Unklarheiten und Schwierigkeiten sowie unnötige Kosten für Transportunternehmer und Fahrer entstehen.</p> <p>- Die Tatsache, dass IRU und ETF die EU im Jahr 2007 gemeinsam aufgefordert haben, mit der Klärung dieser neuen Bestimmungen zu beginnen, spielte eine sehr wichtige Rolle bei der Entscheidung der Europäischen Kommission, eine Arbeitsgruppe für Rechtsfragen mit dem Auftrag einzusetzen, Leitlinien für die Durchsetzung der Verordnung auszuarbeiten.</p> <p>- 2009 und 2010 sollten IRU und ETF weiter zusammenarbeiten und der Kommission in diesen Bereichen gemeinsame Vorschläge vorlegen, mit denen versucht werden soll, diese Bestimmungen zu klären und ihre Durchsetzung zu verbessern.</p> | <p>a) Durch gemeinsame Konzepte zu einschlägigen Fragen sicherstellen, dass Kommission und Mitgliedsstaaten die Arbeit an der Klärung der Verordnung durch die Arbeitsgruppe für Rechtsfragen und auf anderem Wege fortsetzen.</p> | <p>a) 2009-2010</p> |
| | <p>b) Gemeinsam die Einrichtung eines EU-Überwachungsverfahrens fordern, durch das die Kommission sicherstellt, dass die Mitgliedstaaten die Leitlinien, auf die sie sich in Brüssel verständigt haben, einhalten.</p> | <p>b) 2009</p> |
| | <p>c) Gemeinsam einen Vorschlag vorlegen, wie so bald wie möglich das gemeinsame EU-Formblatt zur Bescheinigung von Fahreraktivitäten, die nicht vom Fahrtenschreiber aufgezeichnet werden, geändert werden kann.</p> | <p>c) 2009</p> |
| | <p>d) Mögliche gemeinsame Positionen ermitteln, was die Durchsetzung im Rahmen der für 2009 erwarteten Überarbeitung der Verordnung über den digitalen Fahrtenschreiber (EWG/3821/85) durch die Kommission betrifft.</p> | <p>d) 2009-2010</p> |

| 5. Öffentlicher Nahverkehr | | |
|-----------------------------------|-------------------|-----------------|
| <u>ÜBERBLICK UND ZIELE</u> | <u>MASSNAHMEN</u> | <u>ZEITPLAN</u> |
| Zu ergänzen | | |

Bewertung des Arbeitsprogramms 2009-2010

Da das Arbeitsprogramm zwei Jahre abdeckt, sollten die Sozialpartner Ende 2009 eine Halbzeitbewertung vornehmen. In dieser Phase könnten sie auch eine Aktualisierung des Arbeitsprogramms beschließen.