



EUROPÄISCHE KOMMISSION

GD Beschäftigung, Soziales und Integration

Beschäftigung und soziale Gesetzgebung, Sozialer Dialog
Sozialer Dialog und Arbeitsbeziehungen

Brüssel, 26. Mai 2011

**AUSSCHUSS FÜR DEN
SEKTORALEN DIALOG
STRASSENVERKEHR**

Protokoll der Sitzung des Ausschusses

8. November 2010

Den Vorsitz führt Herr Causse (Arbeitgeber). Die Tagesordnung wird angenommen. Das Protokoll der letzten Vollsitzung (30. November 2009) wird ohne Anmerkungen oder Änderungen genehmigt.

Außerdem einigen sich die Sitzungsteilnehmer darauf, dass Herr Causse noch den Vorsitz der Sitzung am 6. Dezember 2010 führen und die ETF (Herr Sugic, derzeit stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses) dann turnusgemäß im Frühjahr 2011 den Vorsitz des Ausschusses übernehmen wird.

Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 der Europäischen Kommission (GD MOVE)

Frau Marolda stellt die politischen und strategischen Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 der Europäischen Kommission mit dem Ziel eines gemeinsamen Europäischen Raums der Straßenverkehrssicherheit vor, ferner das bereits laufende Projekt PRAISE der Kommission zur Verhütung von Straßenverkehrsunfällen und Verletzungen während der Arbeit (siehe Vortragsfolien für weitere Einzelheiten). Sie betont, dass das Thema Straßenverkehrssicherheit nicht nur mit dem Verkehrsbereich zu tun habe, sondern auch mit anderen Politikbereichen verbunden sei, wie öffentliche Gesundheit, Umwelt, Beschäftigung, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Steuern, Energie usw. Der von der Kommission durchgeführten Analyse zufolge gebe es die notwendige Infrastruktur; es sei nun erforderlich, den Schwerpunkt primär auf anpassungsfähigere Sicherheitssysteme, auf das Verhalten und die Schulung aller Verkehrsteilnehmer und auf wirksame Durchsetzungsmaßnahmen zu legen.

Frau Marolda betont außerdem, wie wichtig die Beiträge und die aktive Mitwirkung der Sozialpartner bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Leitlinien sei, um die politischen Ziele zu erreichen. Sie fordert insbesondere die Arbeitgeber auf, spezielle Sicherheitspläne für ihre Arbeitnehmer zu entwickeln. Die Arbeitnehmer sollten von diesen Plänen in Kenntnis gesetzt werden und dabei helfen, sie durchzusetzen.

In ihrem kurzen Überblick über PRAISE, das aktuelle Projekt der Kommission zur Vorbeugung von Straßenverkehrsunfällen und Verletzungen während der Arbeit, betont Frau Marolda, dass sich 39 % der tödlichen Arbeitsunfälle „auf der Straße“ ereigneten. Deshalb sei es notwendig, den Schwerpunkt verstärkt auf die Verantwortung der

Unternehmen und ein umfassendes Engagement für Sicherheit zu legen, u. a. durch Vorschläge für „intelligentes Pendeln“. Das Projekt PRAISE umfasse neun Themenberichte, die in einem Handbuch zur Straßenverkehrssicherheit zusammengefasst würden.

In der nachfolgenden Diskussion bestätigt Herr Causse die Wichtigkeit von Sicherheitsschulungen und der Entwicklung einer echten Sicherheitskultur. Die ETF begrüßt die jüngsten Verbesserungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, bedauert jedoch, dass die neuen Leitlinien für die Politik nicht vollständig dem früheren Aktionsplan für die Straßenverkehrssicherheit der Kommission folgten. Ihre größten Bedenken betreffen u. a. folgende Punkte: das Fehlen von Verweisen auf Ruheeinrichtungen; das Fehlen einer Ausrichtung auf verschiedene Fahrzeugtypen, insbesondere auf „leichte Fahrzeuge“ (unter 3,5 t), und das Fehlen von Vorschlägen diesbezüglich; die Nichtberücksichtigung von Müdigkeit und Schlafstörungen als Hauptursachen für Unfälle; die Unterscheidung zwischen Berufskraftfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern; die Notwendigkeit besonderer Beachtung von Unfallschwerpunkten und die Erkenntnis, dass die Zahl der Straßenverkehrsunfälle trotz starker Zunahme des Verkehrsvolumens gesunken ist. Aus Sicht des Straßenverkehrssektors fehlten in den politischen Leitlinien der Kommission außerdem genauere Angaben und Vorschläge für konkrete Maßnahmen. Die Vertreter der Gewerkschaften werfen außerdem die Frage auf, ob die Verkehrsinfrastruktur wirklich ausreichend sei. Andererseits begrüßen die Sitzungsteilnehmer grundsätzlich die Aufforderung der Kommission an die Arbeitgeber, Aktionspläne für die Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln, und betonen, dass sich hieran alle Arbeitgeber beteiligen müssten, und nicht nur jene des Straßenverkehrssektors. Die Aktionspläne sollten von den Arbeitgebern in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften entwickelt werden. Die IRU bekräftigt, dass sie seit jeher der Straßenverkehrssicherheit ein hohes Maß an Aufmerksamkeit widme, und verweist darauf, dass sie die Charta für Straßenverkehrssicherheit unterzeichnet habe. Sie schließt sich den vorgetragenen Bedenken an und verweist auf die bestehende IREP-Initiative, die dabei helfe, Gefahrenstellen und Bereiche mit hoher Unfallwahrscheinlichkeit zu identifizieren.

Darüber hinaus weist sie auf die einzigartige europäische Studie zur Unfallverursachung durch LKW (ETAC)¹ hin, die die IRU gemeinsam mit der Europäischen Kommission durchgeführt hat. Die Studie zeigt, dass menschliches Versagen für 85,2 % der untersuchten Fälle verantwortlich ist. Jedoch werden von diesen 85,2 % Unfällen 75 % durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht und nur 25 % durch Berufskraftfahrer. Dies unterstreiche die Notwendigkeit, dass andere Fahrer ebenso lernen müssten, die Straße mit Berufskraftfahrern sicher zu teilen. Die zugrunde liegenden Ursachen sollten angemessen im Jahresarbeitsprogramm der Kommission widerspiegelt werden, und mit den Ausbildungs- und Schulungsaktivitäten sollte ein breiteres Zielpublikum angesprochen werden. Die IRU räumt ein, dass die Kommission für die Infrastruktur nur begrenzt zuständig sei, stellt jedoch fest, dass die derzeitigen Sparmaßnahmen in Folge der Weltwirtschafts- und Finanzkrise mit Bestimmtheit äußerst negative Auswirkungen auf Investitionen in die Straßeninfrastruktur zeigen würden.

¹ http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf
http://www.iru.org/en_bookshop_item?rewrite_sticky=bookshop-display-action&id=169

Arbeitgeber und Arbeitnehmer bitten um weitere Informationen zum Jahresarbeitsprogramm 2011 und bringen ihre Enttäuschung über die mangelnde Konsultation der Sozialpartner zu dem Programm zum Ausdruck.

Frau Marolda zeigt für die meisten geäußerten Bedenken Verständnis, erinnert allerdings daran, dass die Gesetzgebungsbefugnis in diesem Bereich bei den Mitgliedstaaten liege, und dass die Kommission, was die Infrastruktur betreffe, lediglich für die transnationalen Netze zuständig sei, während die allgemeinen Infrastrukturmaßnahmen in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten fielen. Des Weiteren bestätigt sie, dass die Kommission die Zusammenarbeit des Straßenverkehrssektors mit dem Sektor des öffentlichen Verkehrs aktiv unterstütze. Im Hinblick auf das Arbeitsprogramm 2011 informiert Frau Marolda die Sitzungsteilnehmer, dass zwei Prioritäten festgelegt wurden: erstens die Zweiräder als Schwerpunktthema und zweitens Maßnahmen zur Verringerung der Schwere von Verletzungen.

Die Sitzungsteilnehmer einigen sich darauf, dass die GD MOVE den Ausschuss über die Festlegung der nächsten Jahresarbeitsprogramme informieren und hierbei einbeziehen wird und dass derartige Konsultationen regelmäßig auf der Tagesordnung des Ausschusses stehen werden. Dieser Punkt soll auch in das Arbeitsprogramm des Ausschusses aufgenommen werden.

Herr Cause hebt die Rolle der Kommission in den Bereichen der Analyse und Politikkoordination hervor sowie die Notwendigkeit, den regelmäßigen Austausch zwischen dem Ausschuss und der GD MOVE zu intensivieren. In diesem Zusammenhang fordert er die GD MOVE auf, den Ausschuss alle sechs Monate zu informieren und regelmäßig zu den künftigen Aktionsplänen für die Straßenverkehrssicherheit zu konsultieren.

Informationen seitens der Europäischen Kommission

Herr Siebern-Thomas (GD EMPL) präsentiert die wesentlichen Erkenntnisse und politischen Schlussfolgerungen des jüngsten Arbeitsdokuments der Dienststellen der Kommission zu Arbeitsweise und Potenzial der Ausschüsse für den sektoralen sozialen Dialog (siehe Vortragsfolien und Arbeitsdokument der Kommission). Er weist darauf hin, dass das Arbeitsdokument im Internet in allen 23 Amtssprachen der EU verfügbar sei,² und bittet die Sozialpartner, dieses aktiv zu nutzen und es unter den nationalen Mitgliedern zu verbreiten. Darüber hinaus informiert er die Sitzungsteilnehmer über die kürzlich veröffentlichte Broschüre der Kommission zu den jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet des sektoralen sozialen Dialogs in Europa (die englische Fassung wird während der Sitzung verteilt; französische und deutsche Übersetzung Anfang 2011 verfügbar).

In der nachfolgenden Diskussion unterstreichen die Sozialpartner den unersetzlichen Wert ihres eigenen Ausschusses für den sektoralen Dialog, welcher einen gezielten Dialog über straßenverkehrsspezifische Themen erlaube. Sie erwähnen jedoch den möglichen Nutzen eines Informationsaustauschs und möglicher anderer Formen der ad hoc Zusammenarbeit mit anderen sektoralen Ausschüssen, wenn es Themen gegenseitigen Interesses gibt. Sie erwähnen die notwendige Rolle der Kommission,

² <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=329&langId=de>

welche darin besteht, die Sozialpartner rechtzeitig über pluri-sektorale Initiativen zu informieren und die Durchführung von Vereinbarungen zu fördern.

Erörterung und Annahme des Arbeitsprogramms 2011-2012

Die IRU stellt den Entwurf des Arbeitsprogramms vor und erläutert die jüngsten von ihr vorgeschlagenen Änderungen. Die ETF signalisiert ihre Zustimmung zu diesen Änderungen. Das Arbeitsprogramm wird ohne weitere Beratungen angenommen.

Verschiedenes – Kabotagetätigkeiten und Tagesordnung der nächsten Sitzung

Die Sitzungsteilnehmer einigen sich darauf, auf der Sitzung am 6. Dezember 2010 über folgende Themen zu beraten: Ruheeinrichtungen, Vorstellung des Projekts TRACE und Durchsetzung von Sozialvorschriften sowie die gemeinsame Erklärung zur illegalen Beschäftigung. Die – ursprünglich von der ETF vorgeschlagenen – Beratungen zum Thema Kabotage und deren mögliche Auswirkung auf die Arbeitsbedingungen werden auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Die IRU stimmt zu, dass hier eventuell ein Problem besteht, und bekundet ihre Bereitschaft, das Thema auf die Tagesordnung einer späteren Sitzung zu setzen. Sie merkt jedoch an, dass sie gegenwärtig keinen Beitrag hierzu leisten könne. Bisher habe sie dieses Thema eher als ein „Markt-Anliegen“ denn als ein „soziales Anliegen“ betrachtet. Sie bittet die ETF, ein Diskussionspapier zum Zusammenhang zwischen Kabotage und den Arbeitsbedingungen sowie dem sektoralen sozialen Dialog zu erstellen. Herr Siebern-Thomas verweist in diesem Zusammenhang auf die jüngsten Beiträge der Sozialpartner des Sektors der privaten Sicherheitsdienste zum Vorschlag der Kommission bezüglich Euro-Bargeldtransfers und möglicher Lösungen für Löhne und Arbeitsbedingungen im Falle von Kabotage. Die Vertreter der Gewerkschaften halten die bestehende Verordnung für unzulänglich und ersuchen um Klarstellung dazu, wie die Kabotagevorschrift ausgelegt werden soll (derzeit 3 Kabotagefahrten innerhalb 7 Tagen, wobei jedoch unklar zu sein scheint, was unter einer „Kabotagefahrt“ zu verstehen ist). Außerdem weisen sie auf das Fehlen eines Rahmenkonzepts und einer Methode zur Überwachung von Kabotagetätigkeiten hin, was einen „verbreiteten und offenkundigen Missbrauch von Kabotagetätigkeiten“ zulasse. Herr Causse stellt abschließend fest, dass die Sozialpartner Informationen austauschen sollten, um zu einem besseren Verständnis der Thematik zu gelangen.

Im Hinblick auf die Sitzungsplanung für das Jahr 2011 erinnert Herr Siebern-Thomas daran, dass die Sitzungstermine zusammen mit den Sozialpartnern und auf deren Vorschlag hin festgelegt würden. Des Weiteren bedauern einige Sitzungsteilnehmer, dass sie die Kommissionsdokumente nur in englischer Sprache erhalten; sie bestehen darauf, dass die Kommission diese Dokumente in allen Arbeitssprachen der Kommission (DE, EN und FR) bereitstellt.

Zum Schluss betont Herr Causse, dass der Ausschuss künftig auch über die Einstellung junger Menschen, das Image des Sektors und die Anforderungen hinsichtlich der Berufsausbildung beraten müsse. Diese Themen müssten vor dem Hintergrund sich verändernder Entwicklungen im Sektor erörtert werden, wie die Entwicklung und Erweiterung des Logistiksektors im Straßenverkehr.

Annex: List of participants 8.11.2010

<p>Employers (14 ♂, 3 ♀)</p> <p>Ms Antignac (FR) Mr Causse (FR) Mr Csányi (HU) Mr Dekindt (<i>UITP</i>) Mr Johansen (DK) Mr Larsen (DK) Ms Maître (FR) Mr Mannaerts (BE) Ms Mets (EE) Mr L. Nielsen (DK) Mr M. Nielsen (<i>IRU</i>) Mr Pardo Vegezzi (ES) Mr Riberio de Campos (PT) Mr Teunissen (LU) Mr Usonis (LT) Mr Viccars (<i>IRU</i>) Mr Yarsley (UK)</p>	<p>Workers (20 ♂, 6 ♀)</p> <p>Mr Aarestrup Jensen (DK) Mr Bessemans (BE) Ms Coulet (FR) Mr David (LU) Mr García Revuelta (ES) Mr Goument (FR) Mr Johnson (UK) Ms König (SE) Mr Mayer (UK) Ms Paas (NL) Mr Parrillo (BE) Mr Peeters (BE) Ms Petrova (BG) Mr Schloemer (DE) Mr Schönauer (AT) Mr Smidt (DK) Mr Sugic (FR) Mr Székely (HU) Ms Tilling (<i>ETF</i>) Mr Toomel (EE) Mr van Ravesteijn (NL) Mr Verestóy (HU) Ms Volkers (DE) Mr vtVeen (NL) Mr Wolff (LU) Mr Wozniak (BE)</p>
<p style="text-align: center;">European Commission</p> <p style="text-align: center;">Mr Siebern-Thomas (DG EMPL/F.1) Ms Marolda (DG MOVE/E.1)</p>	