

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/932 –**

Lenk- und Ruhezeiten für leichte Transporter

Vorbemerkung der Fragesteller

Derzeit wird auf europäischer Ebene eine Überarbeitung der Richtlinie 2002/15/EG bezüglich der Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (KOM(2008) 0650), diskutiert. Dabei wird u. a. eine Ausdehnung der seit 2007 geltenden Verordnung EG 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten auf gewerbliche Fahrzeuge unter 3,5 t gefordert. Gegenwärtig sind solche Fahrzeuge vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen.

1. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Regelung der Lenk- und Ruhezeiten auf Fahrer von gewerblichen Fahrzeugen unter 3,5 t auszuweiten?

In Deutschland gelten Lenk- und Ruhezeiten auch für Fahrer von Fahrzeugen zwischen 2,8 und 3,5 t zulässiger Gesamtmasse. Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit für eine Regelung auf Gemeinschaftsebene.

2. Wird die Bundesregierung auf europäischer Ebene Einfluss nehmen auf die Europäische Kommission, um den Vorschlag zur Ausweitung der Lenk- und Ruhezeiten auf Fahrzeuge unter 3,5 t zu fördern bzw. zu verhindern?

Derzeit gibt es keinen verabschiedeten Vorschlag, die Lenk- und Ruhezeiten auf Fahrzeuge unter 3,5 t zulässiger Gesamtmasse gemeinschaftsweit auszuweiten. Ein entsprechender Vorschlag ist nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Beratungen über die Überarbeitung der Richtlinie 2002/15/EG im Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Europäischen Parlaments abgelehnt worden. Eine Entscheidung des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten des Europäischen Parlaments steht noch aus. Die Bundesregierung wird die erste Lesung des Europäischen Parlaments zur Über-

arbeitung der Richtlinie 2002/15/EG abwarten und das Gesamtkonzept des Europäischen Parlaments bewerten.

3. Wie wird der Vorschlag, die Lenk- und Ruhezeiten auszuweiten, in der Europäischen Kommission bewertet?

Eine Bewertung des nicht verabschiedeten Vorschlags durch die Europäische Kommission ist der Bundesregierung nicht bekannt.

4. Sind der Bundesregierung die Positionen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu einer Ausdehnung der Lenk- und Ruhezeiten bekannt?

Wenn ja, wie wird der Vorschlag in den jeweiligen Staaten bewertet?

Positionen der Regierungen anderer Mitgliedstaaten zu dem nicht verabschiedeten Vorschlag sind der Bundesregierung nicht bekannt.

5. Welche rechtlichen Regelungen auf nationaler Ebene müssten in Deutschland geändert werden, sollte es auf europäischer Ebene zu einer Ausweitung der Lenk- und Ruhezeiten kommen?

Voraussichtlich müssten Anpassungen des Fahrpersonalgesetzes und der Fahrpersonalverordnung erfolgen.

6. Inwiefern kommt es nach Ansicht der Bundesregierung in Deutschland und den restlichen Staaten der Europäischen Union bei Fahrern von gewerblichen Fahrzeugen unter 3,5 t zu verstärktem Sozial- und Lohndumping?

Über verstärktes Sozial- und Lohndumping in Deutschland und den restlichen Staaten der Europäischen Union bei Fahrern von gewerblichen Fahrzeugen unter 3,5 t liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, dass es unter Fahrern von gewerblichen Fahrzeugen unter 3,5 t zunehmend zu Selbstausbeutung von Kleingewerbetreibenden und Scheinselbständigen kommt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, die von Fahrern von gewerblichen Fahrzeugen unter 3,5 t aufgrund zu langer Lenkzeiten am Steuer für die allgemeine Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ausgeht?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass bei zu langen Lenkzeiten die Unfallgefahr steigt.

9. Wie viele Fahrzeuge unter 3,5 t, die gewerblich genutzt werden und von einer Ausweitung der Lenk- und Ruhezeiten betroffen wären, sind in Deutschland gemeldet?

Wie viele Fahrzeuge von einer neuen Regelung auf Gemeinschaftsebene betroffen wären, hängt von der konkreten Ausgestaltung der Regelung und der Ausnahmetatbestände auf Gemeinschaftsebene ab, die nicht vorliegt.

Der Bestand an Lastkraftwagen mit gewerblichen Haltern am 1. Januar 2009 ergibt sich aus folgender Tabelle:

bis 2 000 kg	2 001–3 000 kg	3 001–3 500 kg
155 430	600 741	323 410

Aus den Bestandszahlen kann nicht auf die Zahl der Betroffenen geschlossen werden, da statistisch nicht erfasst wird, ob ein Halter einen Ausnahmetatbestand in Anspruch nehmen kann. Darüber hinaus kommt es für die Anwendbarkeit der Lenk- und Ruhezeiten auf die zulässige Gesamtmasse der Kombination an; Kraftfahrzeuge, die im Solobetrieb nicht unter den Anwendungsbereich fallen, können bei Betrieb mit einem Anhänger die für die Anwendung der Vorschriften maßgeblichen Grenzen überschreiten.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung im Falle einer Ausdehnung der Regelung der Lenk- und Ruhezeiten auf Fahrzeuge unter 3,5 t darauf hinzuwirken, dass die Ausnahmetatbestände ausgeweitet oder eingeschränkt werden?

Die derzeitige deutsche Regelung für Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 t zulässiger Gesamtmasse enthält bereits Ausnahmetatbestände. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 Bezug genommen.

11. Welche Kosten würden für klein- und mittelständische Unternehmen durch eine Ausweitung der Regelung der Lenk- und Ruhezeiten auf Fahrzeuge unter 3,5 t entstehen?

Wie teuer ist die zusätzliche Ausrüstung eines Fahrzeuges unter 3,5 t mit einem digitalen Tachographen?

In Deutschland gelten Lenk- und Ruhezeiten bereits für Fahrer von Fahrzeugen zwischen 2,8 und 3,5 t zulässiger Gesamtmasse. Der Nachweis der Lenk- und Ruhezeiten kann bei diesen Fahrzeugen in Deutschland auch durch schriftliche Aufzeichnungen geführt werden.

Die Kosten für die Sonderausstattung mit einem digitalen Tachographen beginnen bei Neuwagen bei ca. 1 000 Euro.

12. Wie bewertet die Bundesregierung den bürokratischen Aufwand für klein- und mittelständische Unternehmen durch eine Ausweitung der bestehenden Regelung?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass zusätzlicher bürokratischer Aufwand gerade für die kleineren und mittelständischen Unternehmen vermieden werden muss.

