

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexander Ulrich, Herbert Behrens, Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/2706 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Für wie viele Unfälle auf deutschen Straßen sind übermüdete bzw. überarbeitete Berufskraftfahrer nach Informationen der Bundesregierung jährlich verantwortlich?

Die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik enthält keine Information darüber, ob ein unfallbeteiligter Fahrzeugführer zum Zeitpunkt des Unfalls als „Berufskraftfahrer“ einzustufen war.

Zur Anzahl der Straßenverkehrsunfälle, für die Berufskraftfahrer verantwortlich waren, liegen der Bundesregierung daher keine Informationen vor.

2. Welche Arbeitszeitregelungen gelten derzeit in Deutschland für angestellte, welche für selbständige Berufskraftfahrer?

Für die Beschäftigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern als Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer im Straßenverkehr gelten die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG), insbesondere die speziellen Vorschriften in § 21a ArbZG. Darüber hinaus finden für die angestellten und selbständigen Fahrerinnen und Fahrer die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in Verbindung mit der Fahrpersonalverordnung Anwendung.

3. Seit wann hat die Bundesregierung die Richtlinie 2002/15/EG in nationales Recht umgesetzt?

Erfolgte die Umsetzung fristgerecht, wenn nicht, warum nicht?

Die zur Umsetzung der Fahrpersonalrichtlinie (Richtlinie 2002/15/EG) in Deutschland erforderlichen Regelungen für Fahrpersonal mit Arbeitnehmereigenschaft erfolgten mit Artikel 5 des „Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften und arbeitszeitrechtlicher Vorschriften für Fahrpersonal“ (BGBl. I S. 1962). Die Vorschriften sind zum 1. September 2006 in Kraft getreten.

Die Fahrpersonalrichtlinie sollte für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zunächst durch eine auf das Fahrpersonalgesetz gestützte Verordnung des BMVBW (jetzt BMVBS) im Einvernehmen mit dem BMWA (jetzt BMAS) umgesetzt werden. Der Bundesrat hat am 18. März 2005 einer vom BMVBW vorgelegten Verordnung zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, nicht zugestimmt. Die Länder wünschten eine Umsetzung der Richtlinie für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Arbeitszeitgesetz. Gemeinsame Bemühungen des BMVBW und des BMWA im Jahr 2005, die Länder doch noch zu einer Zustimmung zur Verordnung zu bewegen, waren nicht erfolgreich. Deshalb hatte sich die Umsetzung der Richtlinie verzögert.

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)?

Die wesentlichen Bestimmungen der Fahrpersonalrichtlinie für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer waren im Recht der Bundesrepublik Deutschland für Fahrer mit Arbeitnehmereigenschaft bereits im Arbeitszeitgesetz sowie im Nachweisgesetz enthalten. Insbesondere mussten Kraftfahrer die allgemeinen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes über die tägliche Arbeitszeit einhalten. Diese Vorschriften, die über die Arbeitszeitregelungen in der Richtlinie 2002/15/EG Regelungen hinausgingen, wurden beibehalten und die durch die Richtlinie vorgeschriebene Begrenzung der wöchentlichen Arbeitszeit wurde zusätzlich in § 21a ArbZG aufgenommen. Weitere über das europäische Niveau hinausgehende Vorschriften hat der deutsche Gesetzgeber nicht für erforderlich gehalten.

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)?

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sieht für die Lenk- und Ruhezeiten selbständiger und angestellter Kraftfahrer dieselben Bestimmungen vor. Zusätzlicher Bestimmungen, um die „Fahrzeit“ selbständiger Kraftfahrer im Straßenverkehr zu regeln, bedarf es daher nicht.

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?

Die EU-Richtlinie ist im Jahre 2002 unter Beteiligung der damaligen Bundesregierung verabschiedet worden.

7. Sollen nach Ansicht der Bundesregierung selbständige Fahrer in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG einbezogen werden (bitte auch begründen, wenn nicht)?

Echte selbständige Fahrer – also Fahrer, die weder angestellt noch scheinselfständig sind – sollten nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG einbezogen werden. In einer freien Wirtschaftsordnung ist es systemfremd und widerspricht den Grundprinzipien selbständiger Tätigkeit, die Arbeitszeit von echten selbständigen Unternehmern zu begrenzen.

Scheinselbständige, also Personen, die formal selbständig, tatsächlich aber abhängig beschäftigt sind, sind rechtlich Arbeitnehmer und genießen den vollen Schutz aller für Arbeitnehmer geltenden Vorschriften, so auch der Richtlinie 2002/15/EG und des Arbeitszeitgesetzes. Die für die Verkehrssicherheit maßgeblichen Lenk- und Ruhezeiten gelten bereits heute sowohl für die selbständigen als auch für die nicht-selbständigen Fahrer aufgrund unmittelbaren Gemeinschaftsrechts (Verordnung (EG) Nr. 561/2006).

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?

Die Bundesregierung hält keines dieser Ziele für gefährdet, insbesondere ist die Straßenverkehrssicherheit durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die sowohl für angestellte als auch für selbständige Kraftfahrer gilt, gewährleistet.

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?

Die Bundesregierung sieht keine Gefahren für die Verkehrssicherheit und die Gesundheit der echten Selbständigen, wenn diese nicht in die Richtlinie 2002/15/EG einbezogen werden (siehe Antwort zu Frage 8).

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?

Die Einbeziehung echter selbständiger Fahrer in die Richtlinie 2002/15/EG würde zu einem erheblichen zusätzlichen Bürokratieaufwand sowohl bei den Selbständigen als auch bei den Behörden führen, da die echten selbständigen Fahrer zusätzlich zu den Lenk- und Ruhezeiten auch Aufzeichnungen über weitere Arbeitszeiten führen müssten. Dies müsste von den Behörden im Rahmen von Betriebskontrollen zusätzlich kontrolliert werden.

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)?

Die Richtlinie enthält den Auftrag an die EU-Kommission, bis zum 23. März 2007 einen Bericht und einen auf diesen Bericht gestützten Legislativvorschlag zur Einbeziehung der selbständigen Kraftfahrer vorzulegen (Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Richtlinie). Die EU-Kommission hat den Legislativvorschlag erst am 15. Oktober 2008 vorgelegt.

Der vorgelegte Bericht kommt zu dem Schluss, dass es nicht zwingend notwendig ist, selbständige Kraftfahrer in den Geltungsbereich der Richtlinie aufzunehmen.

Entsprechend sieht der Legislativvorschlag der EU-Kommission vom 15. Oktober 2008 zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG keine Einbeziehung der Selbständigen vor. Dagegen sollte Missbrauch unterbunden werden, indem klargestellt wird, dass die Richtlinie auf scheinselfständige Fahrer Anwendung findet.

Der Verkehrsministerrat hatte sich am 31. März 2009 auf eine Allgemeine Ausrichtung verständigt, die als Kompromiss vorsieht, dass jeder Mitgliedstaat selbst entscheiden kann, ob er die Fahrpersonalrichtlinie auch auf selbstständige Kraftfahrer anwendet. Das Europäische Parlament hat erst am 16. Juni 2010 seine Beratungen abgeschlossen, den Legislativvorschlag der EU-Kommission zurückgewiesen und die EU-Kommission aufgefordert, einen neuen Vorschlag vorzulegen.

Angesichts dessen war es nicht sinnvoll, kurzfristig nationale Regelungen zu erlassen, die möglicherweise dem laufenden Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene widersprochen hätten.

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-Ministerates einsetzen (wenn nicht, bitte begründen)?

Die jeweilige Präsidentschaft würde einen entscheidungsfähigen Vorschlag zügig auf die Tagesordnung des Ministerrates setzen. Die Bundesregierung würde sich an der Erörterung eines Vorschlages aktiv beteiligen.

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?

Zu Motivationen der Europäischen Kommission kann die Bundesregierung keine Stellungnahme abgeben.

14. Wie wird in der Zwischenzeit bis zu einer möglicherweise notwendigen endgültigen Regelung mit der Frage der Umsetzung der Richtlinie für selbständige Kraftfahrer umgegangen?

Echte selbständige Kraftfahrer unterfallen ohnehin der unmittelbar geltenden Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten. Die Richtlinie 2002/15/EG ist nicht unmittelbar anwendbar.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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)?

Die Bundesregierung ist aus den in der Antwort zu Frage 7 dargelegten Gründen gegen die Einbeziehung echter Selbständiger. Sie hat gegenüber der EU-Kommission darauf gedrungen, dass diese einen neuen Legislativvorschlag vorlegt.

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?

Die Fragen 18, 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Belange der Straßenverkehrssicherheit werden durch die unmittelbar für angestellte und selbständige Kraftfahrer geltende Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährleistet. Diese Verordnung sieht für die Lenk- und Ruhezeiten selbständiger und angestellter Kraftfahrer exakt dieselben Bestimmungen vor.

Im Übrigen können lange Arbeitszeiten und unausgewogene Arbeitsorganisation bei allen Menschen – nicht nur bei selbständigen oder unselbständigen Kraftfahrern – nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit haben.

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 Einhaltungquote und geringe Durchsetzung der Arbeitszeitvorschriften zu verbessern (wenn nicht, bitte begründen)?

Nach der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten jederzeit zu gewährleisten, dass die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erreicht werden. Sie haben außerdem für Verstöße wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen festzulegen und alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Anwendung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Im Rahmen der Verhandlungen zur Richtlinie 2006/22/EG wurde auf europäischer Ebene entschieden, die Richtlinie 2002/15/EG nicht in die Richtlinie 2006/22/EG einzubeziehen. Die Bundesregierung hält zusätzliche Bestimmungen zur Kontrolle der Anwendung der Fahrpersonalrichtlinie nicht für zwingend erforderlich.

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)?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Verkehrsrat am 31. März 2009 in einer Allgemeinen Ausrichtung zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG den Vorschlag der EU-Kommission zu Artikel 11a mit geringfügigen Änderungen akzeptiert hat.

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 der Richtlinie 2002/15/EG festgeschriebenen Arbeitszeiten durchzuführen, oder wären einheitliche Arbeitszeiten für alle Fahrer leichter zu kontrollieren?

Die Definition der Scheinselbständigkeit dient nicht dazu, die Arbeitszeit von echten Selbständigen zu kontrollieren, sondern echte Selbständige von Scheinselbständigen zu unterscheiden.

25. Bei wie vielen Kontrollen werden Unregelmäßigkeiten bei den Nachweisen über die Einhaltung der Lenkzeiten festgestellt?

Das Bundesamt für Güterverkehr hat im Jahr 2009 insgesamt 513 812 Fahrzeuge kontrolliert. Dabei wurden 138 400 Verstöße gegen fahrpersonalrechtliche Vorschriften festgestellt (Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Verordnung (EWG) Nr. 3821/85). Hierbei handelt es sich nicht um Verstöße gegen die Richtlinie 2002/15/EG.

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?

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes gab es 2009 insgesamt 955 100 erwerbstätige Kraftfahrzeugführer. Davon waren 4,4 Prozent Selbständige und 95,6 Prozent abhängig Beschäftigte.

Die Zahl der abhängig beschäftigten Kraftfahrer belief sich in 2009 auf 913 200 Personen. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Bestand um 27 200 bzw. 2,9 Prozent gesunken, nachdem 2007 (gegenüber 2006) noch ein Anstieg von 6,1 Prozent verzeichnet wurde. In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der abhängig beschäftigten Kraftfahrer insgesamt um 2,3 Prozent gestiegen.

Die Zahl der selbständigen Kraftfahrer ist gegenüber dem Vorjahr deutlich stärker um 11,6 Prozent gesunken, nachdem bereits 2008 ein Rückgang von 17,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr festgestellt wurde. Im Vergleich zu 1999 ist der Bestand an selbständigen Kraftfahrern um 19,9 Prozent zurückgegangen.

Weitere Informationen können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Berufskraftfahrer (Berufsordnungsnummer 714) nach Stellung im Beruf

	Erwerbstätige (im Alter von 15 Jahren und älter)	darunter		darunter		darunter Abhängig Beschäftigte
		Selbstständige (inkl. Mithelfende Familienangehörige)	Solo- Selbstständige	Selbstständige mit Beschäftigten		
in 1.000						
2009	955,1	41,9	28,3	12,1	913,2	
2008	987,8	47,4	30,6	13,9	940,4	
2007	993,6	57,5	34,3	18,4	936,1	
2006	938,1	56,2	35,8	15,2	881,9	
2005	955,1	41,9	28,3	12,1	913,2	
2004	924,1	48,2	33,4	14,8	875,8	
2003	922,5	47,9	33,0	14,8	874,7	
2002	955,4	48,0	33,0	15,0	907,4	
2001	958,7	46,1	30,3	15,8	912,7	
2000	981,2	49,2	35,0	14,2	932,0	
1999	944,6	52,3	34,5	17,9	892,3	

Quelle: Destatis, Ergebnisse des Mikrozensus

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)?

Im Rahmen der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) wurden 2009 (am 30. Juni) 779 000 sozialversicherungspflichtige Kraftfahrzeugführer (BKZ 714) gezählt. Im Verlauf des Jahres 2009 wurden in dieser Berufsordnung 253 000 Beschäftigungsverhältnisse neu begonnen und 264 000 Beschäftigungsverhältnisse beendet*. Ein Maß für die Bewegungen am Arbeitsmarkt ist die Arbeitskräftefluktuationsrate. Diese wird hier berechnet aus der hälftigen Summe der begonnenen und beendeten Beschäftigungsverhältnisse eines Jahres bezogen auf den Bestand (hälftiger Jahresanfangs- und Jahresendbestand). Die Fluktuationsrate lag 2009 bei Kraftfahrzeugführern bei 33,4 und damit über dem Wert für alle Berufe mit 25,4 (vgl. folgende Tabelle).

Fluktuation der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach Berufsordnung

Deutschland

Ausgewählte Stichtage bzw. Jahre

Jahr ¹⁾	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Begonnene Beschäftigungsverhältnisse	Beendete Beschäftigungsverhältnisse ²⁾	Fluktuationsrate ³⁾
	1	2	3	4
Insgesamt				
2008	27.457.715	7.576.716	7.168.514	26,9
2009	27.380.096	6.929.559	7.074.297	25,4
darunter				
(714) Kraftfahrzeugführer				
2008	797.142	281.585	281.755	36,2
2009	778.925	252.683	263.939	33,4

Erstellungsdatum: 10.08.2010, Statistik 524

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

¹⁾ Bei Bestandsdaten (Spalte 1) jeweils 30. Juni; bei Bewegungsdaten (Spalten 2 und 3) jeweils Jahressumme. Daten mit Auszubildenden.

²⁾ Die beendeten Beschäftigungsverhältnisse wurden hier rechnerisch ermittelt und weichen aus methodischen Gründen von anderen Veröffentlichungen ab.

³⁾ berechnet sich aus der hälftigen Summe von begonnenen und (berechneten) beendeten Beschäftigungsverhältnissen einer Periode bezogen auf den Bestand (hälftiger Anfangs- und Endbestand) und ist ein Maß für den Beschäftigtenumschlag).

Informationen zur durchschnittlichen Dauer der Beschäftigungsverhältnisse stehen nicht zur Verfügung. Ebenso sind Auswertungen über einen Wechsel zwischen Anstellung bzw. Beschäftigungsverhältnis und Selbständigkeit nicht möglich.

* Die begonnenen Beschäftigungsverhältnisse werden erhoben, die beendeten werden hier mit der Bestandsfortschreibungsformel rechnerisch ermittelt, es gibt hierzu auch erhobene Daten, die aus verfahrenstechnischen Gründen höher ausfallen. Bei den begonnenen und beendeten Beschäftigungsverhältnissen handelt es sich um Fälle, die Zahl der Personen ist kleiner, weil ein Teil von ihnen mehrmals eine Beschäftigung beginnt oder beendet. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der begonnenen und beendeten Beschäftigungsverhältnisse beispielsweise auch Umsetzungen von Mitarbeitern zwischen verwandten Unternehmen mit eigener Betriebsnummer - etwa von der Konzernmutter zu einem Tochterunternehmen - enthält. Neue Beschäftigungsverhältnisse können ferner bei Ausgliederungen, aber auch bei Betriebsübernahmen entstehen, etwa dann, wenn der Käufer formal eine neue Firma gründet. Dies muss bei der verkürzten Beschreibung beachtet werden.

Nach Angaben aus der Arbeitslosenstatistik der BA betrug die durchschnittliche abgeschlossene Dauer der Arbeitslosigkeit im Jahr 2009 für die Berufsordnung der Kraftfahrzeugführer (BKZ 714) 33,0 Wochen. Anders als in der Beschäftigtenstatistik ist in der Arbeitslosenstatistik auch der Ausweis nach Berufsklassen (4-Steller) möglich. Für die so ausgewählten Berufskraftfahrer (der BKZ 7140 – Kraftfahrzeugführer o. n. A., BKZ 7142 – Berufskraftfahrer (Personenverkehr) und BKZ 7144 – Berufskraftfahrer (Güterverkehr)) betrug die durchschnittliche abgeschlossene Dauer der Arbeitslosigkeit 28,7 Wochen (vgl. folgende Tabelle). Bei den Daten muss beachtet werden, dass die Auswertungen nur aus den IT-Fachverfahren der Bundesagentur für Arbeit stammen, also keine Informationen von zugelassenen kommunalen Trägern enthalten. Unterbrechungen der Arbeitslosigkeit von weniger als sechs Wochen werden bei der Messung der Arbeitslosigkeitsdauer nicht berücksichtigt, es beginnt keine neue Arbeitslosigkeitsperiode.

Abgeschlossene Dauer der Arbeitslosigkeit nach Berufsordnung und Berufsklasse (Zielberuf)

Deutschland

Ausgewählte Jahre

Jahr ¹⁾	Abgang	abgeschlossene Dauer in Wochen
	1	2
Insgesamt		
2008	8.061.655	38,1
2009	8.493.657	33,4
darunter (714) Kraftfahrzeugführer		
2008	286.014	38,4
2009	337.492	33,0
darunter (7140, 7142, 7144) Berufskraftfahrer		
2008	226.679	33,3
2009	286.717	28,7

Erstellungsdatum: 10.08.2010, Statistik 524

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

¹⁾ jeweils Jahressumme.

²⁾ Die Auswertungen basieren ausschließlich auf Daten aus den IT-Fachverfahren der Bundesagentur für Arbeit.

In der Leistungsstatistik liegen keine Informationen nach Berufen vor. Entsprechend ist eine Auswertung nach Bezug von Arbeitslosengeld nicht möglich.

28. Welche absoluten Zahlen für Berufskraftfahrer liegen im Zeitraum von 2008 bis 2009 innerhalb Deutschlands vor:
- Bezug von ALG I nach angestellter Beschäftigung?
 - Bezug von ALG II nach angestellter Beschäftigung?
 - Bezugsdauer von ALG I?
 - Bezugsdauer von ALG II?
 - Bezug von Grundsicherung?
 - 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 Grundversicherung 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. Grundversicherungsamt neu krankenversichert werden, da sie vorher nicht versichert waren?
- k) Wie viele Personen dieser Gruppe meldeten sich erwerbslos und waren krankheitsbedingt nicht arbeitsfähig?

Die Beantwortung der Fragen 28a bis 28e sowie 28h und 28j ist aus der Statistik der Bundesagentur für Arbeit nicht möglich, da eine Auswertung bzw. Erfassung nach Berufen in der Leistungsstatistik nicht vorliegt.

Ebenso kann die Frage 28g nicht beantwortet werden, da die Daten der Arbeitslosenstatistik nach dem Fallkonzept und nicht nach dem Personenkonzept erfasst werden.

Auch die Frage 28k kann aus erhebungstechnischen Gründen zurzeit (noch) nicht beantwortet werden.

Zu Frage 28f

Im Jahr 2009 meldeten sich 167 000 Kraftfahrzeugführer (BKZ 714) (Jahr 2008: 139 000) und 156 000 Berufskraftfahrer (Jahr 2008: 129 000) arbeitslos, die vorher am Ersten Arbeitsmarkt beschäftigt waren (vgl. folgende Tabelle):

Zugang in Arbeitslosigkeit nach Herkunftsberuf ¹⁾

Deutschland

Datenstand: Juli 2010

Herkunftsberuf	Zugang in Arbeitslosigkeit aus	
	Beschäftigung am 1. Arbeitsmarkt	Selbständigkeit
Kraftfahrzeugführer (714)		
JS 2008	139.244	3.268
JS 2009	166.615	3.716
Berufskraftfahrer (7140, 7142, 7144)		
JS 2008	128.597	2.228
JS 2009	155.545	2.784

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

¹⁾ Ohne Daten zugelassener kommunaler Träger

Zu Frage 28i

Im Jahr 2009 sind nach Angaben der BA 56 000 Personen mit dem Schulungsziel Kraftfahrzeugführer (BKZ 714) bzw. 54 000 Abgänge mit dem Schulungsziel Berufskraftfahrer (BKZ 7140, 7142, 7144) aus einer Förderung beruflicher

Weiterbildung abgegangen. Darunter waren 1 180 bzw. 1 160 Abbrüche von Förderungen der beruflichen Weiterbildung wegen Arbeitsaufnahme (vgl. folgende Tabelle):

Abgänge aus Förderung beruflicher Weiterbildung (FbW) nach Schulungsziel ¹⁾

Deutschland

Datenstand: Juli 2010

Schulungsziel	Maßnahmeergebnis				
	Abgänge Insgesamt	davon			
		Abbruch	darunter		kein Abbruch
			Abbruch wegen Arbeitsaufnahme	erfolgreich teilgenommen	
1	2	3	4	5	
Kraftfahrzeugführer (714)					
JS 2008	34.133	2.570	1.143	31.563	31.429
JS 2009	55.765	3.265	1.180	52.500	52.323
Berufskraftfahrer (7140, 7142,7144)					
JS 2008	33.486	2.529	1.136	30.957	30.826
JS 2009	53.772	3.137	1.160	50.635	50.470

Erstellungsdatum: 09.08.2010, Statistik Datenzentrum

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

¹⁾ Ohne Daten zugelassener kommunaler Träger

29. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Krankenstände im Transportgewerbe?

Die Bundesregierung führt keine eigenen Statistiken, die nach Branchen differenzierte Aussagen zu Fehlzeiten zulassen. Folgt man den Ergebnissen des vom BKK Bundesverband veröffentlichten BKK Gesundheitsreports, der auf Basis einer Auswertung der Daten der BKK-Mitglieder bzw. -Versicherten auch nach Branchen differenziert, konnten im Jahr 2008 Kraftfahrzeugführer an 17,9 Krankheitstagen ihrer Arbeit nicht nachgehen (Quelle: BKK Bundesverband: BKK Gesundheitsreport 2009, Berlin 2009).

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?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Scheinselbständige, das heißt Personen, die formal Selbständige sind, tatsächlich aber im Dienst eines anderen gegen Entgelt abhängige Arbeit leisten, sind Arbeitnehmer im arbeits(schutz)rechtlichen Sinne und versicherte Personen im sozialversicherungsrechtlichen Sinne. Für sie gelten daher die Schutzvorschriften beider Rechtsgebiete.

Das Transportgewerbe ist eine von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung besonders betroffene Branche. Dabei ist auch das Phänomen der Scheinselbständigkeit festzustellen. Das Ausmaß der Scheinselbständigkeit im Transport-

gewerbe lässt sich jedoch nicht beziffern. Eine datenmäßige Erfassung der seitens der Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Zollverwaltung geführten Verfahren, die auf die Anzahl der Fälle von Scheinselbständigkeit im Transportgewerbe schließen lässt, erfolgt nicht.

Das Transport-, Speditions- und Logistikgewerbe wird verstärkt von der Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Zollverwaltung im Hinblick auf Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung kontrolliert. Zudem finden in dieser Branche regelmäßig bundesweite Schwerpunktprüfungen statt. Nach dem Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz, das am 1. August 2004 in Kraft getreten ist, wird die Zollverwaltung bei ihren Aufgaben auch vom Bundesamt für Güterverkehr und von den für den Arbeitsschutz zuständigen Landesbehörden unterstützt. Die Zollverwaltung und die sie unterstützenden Behörden sind zudem verpflichtet, einander die für deren Prüfung erforderlichen Informationen und die Ergebnisse der Prüfungen zu übermitteln, soweit deren Kenntnis für die Erfüllung der Aufgaben der Behörden erforderlich ist.

32. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Arbeitszeiten von selbständigen Fahrern vor, weichen diese erheblich von denen angestellter Fahrer ab (bitte Zahlen, Studien etc. nennen, die die Bundesregierung herangezogen hat)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, ob die Arbeitszeiten selbständiger Kraftfahrer und angestellter Kraftfahrer voneinander abweichen.

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)?

Nach Auffassung der Bundesregierung kommt eine Einbeziehung von Selbständigen in die Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG nicht in Betracht.

Die Arbeitszeitrichtlinie ist eine Richtlinie mit Mindestvorschriften zur Sicherheit und zum Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Sie müssen auf Grund ihrer weisungsabhängigen Stellung vor den Gefahren am Arbeitsplatz und bei der Arbeit besonders geschützt werden. Die Arbeitszeitrichtlinie ist daher wie auch die allgemeine Arbeitsschutzrichtlinie 89/391/EWG auf Artikel 137 Absatz 2 EGV (Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer; neu Artikel 153 Absatz 2 AEUV) gestützt. Auf Basis dieser Rechtsgrundlage hätte die EG keine Kompetenz, Regelungen für Selbständige zu beschließen.