

Positionspapier
des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste
zum empfohlenen Entwurf für die zweite Lesung zum
„Gemeinsamen Standpunkt des Rates hinsichtlich des
Änderungsvorschlags für die Verordnung zur Harmonisierung der
Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ (Markov-Bericht)

In dem im Juni 2004 angenommenen Gemeinsamen Standpunkt stimmten die Mitgliedstaaten für die Beibehaltung des ursprünglichen von der Kommission vorgeschlagenen Geltungsbereichs. Der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) unterstützt den einstimmigen Beschluss des Rates zum Geltungsbereich des Entwurfs und unterstreicht, dass es keinerlei Begründung für die vorgeschlagenen **Änderungen zu Artikel 2** gibt, **die auf eine Ausweitung des Geltungsbereichs der Sozialvorschriften im Straßenverkehr auf sämtliche von Express-Versandanbietern eingesetzten Fahrzeuge abzielen.**

Der BIEK, in dem die führenden Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert sind, wurde darüber informiert, dass die vorgeschlagenen Änderungen zu Artikel 2 aus Gründen der Verkehrssicherheit in einer zweiten Lesung eingebracht wurden. Dabei ist allerdings folgendes festzustellen:

- Es gibt keinen Grund, einen einzelnen Wirtschaftszweig zu benachteiligen, da sich die derzeit gültige Gesetzgebung nicht auf eine Branche, sondern auf das Gewicht stützt. Viele Privatpersonen und Branchen verwenden tagtäglich Lieferwagen mit einem Gewicht von unter 3,5 Tonnen auf europäischen Straßen. Nur ein Bruchteil dieser Fahrzeuge entfällt auf die Expressversand-Industrie.
- Alle Express-Fahrzeuge über 3,5 Tonnen fallen bereits in den Geltungsbereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr – unser Sektor ist also nicht davon ausgenommen. Zudem werden unsere Fahrzeuge von unter 3,5 Tonnen von der nationalen Gesetzgebung zur Arbeitszeit abgedeckt.
-

¹ Hierzu zählen unter anderem die Änderungsanträge 10 (Markov), 44 (Markov, Piecyk) und 45 (Lichtenberger)

- Die BIEK-Mitglieder sind sich ihrer Verantwortung für Mitarbeiter, Kunden und andere Verkehrsteilnehmer bewusst. Ihnen ist Verkehrssicherheit ein grundsätzliches Anliegen. Daher werden in vielen Unternehmen seit Jahren Verkehrssicherheitsprogramme durchgeführt. Das Spektrum der Maßnahmen reicht von zusätzlichen regelmäßigen technischen Fahrzeugüberprüfungen über Verkehrssicherheits- und Trainingsangebot für Fahrer.
- Eine Untersuchung des Bundesamtes für Straßenwesen weist aus, dass die Unfallbeteiligung von Kleintransportern sowie die Zahl der dabei schwer verunglückten 2002 rückläufig war – ein Trend, der sich laut vorliegendem Zahlenmaterial Jahr für Jahr fortsetzen wird.
- Nach einer Untersuchung der Experten des Verkehrsgerichtstages 2004 sowie der Verkehrsminister der Bundesländer liegt neben verbesserter technischer Ausstattung der Fahrzeuge vor allem in Fahrsicherheits- und Ladungssicherheitstrainings das geeignete Mittel, Unfälle zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Nach Ansicht des BIEK sind die vorgeschlagenen Änderungen des Artikels 2 also nicht zielführend und würden darüber hinaus kontraproduktiv wirken, denn wichtige Maßnahmen, wie Fahrsicherheitstrainings, würden in den Hintergrund gedrängt werden. Daher bitten wir Sie eindringlich, den in der zweiten Lesung einstimmig gefassten Beschluss des Rates zu unterstützen und sämtliche Änderungsanträge für Artikel 2, die eine Ausweitung des Geltungsbereichs des Vorschlags auf sämtliche von der Expressindustrie eingesetzten Fahrzeuge bedeutete, abzulehnen.

Berlin, den 11.03.2005