



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten

2008/0195(COD)

18.12.2009

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (KOM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten

Berichterstatlerin: Edit Bauer

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die gewünschten Änderungen durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	14

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (KOM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2008)0650),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und die Artikel 71 und 137 Absatz 2 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0354/2008),
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat „Auswirkungen des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon auf die laufenden interinstitutionellen Beschlussfassungsverfahren“ (KOM(2009)0665),
 - unter Hinweis auf Artikel 294 Absatz 3 und Artikel 153 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten und der Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0000/2010),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt
Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Das Europäische Parlament ist sich des Phänomens der Scheinselbstständigkeit bewusst, das auf

den Arbeitsmärkten überall in der Union, unabhängig von den Wirtschaftssektoren, zu Beeinträchtigungen der Wettbewerbsbedingungen führt. Es sieht daher von der Notwendigkeit überzeugt, dass dieses Phänomen auf EU-Ebene zu behandeln ist.

Or. en

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Das Europäische Parlament schlägt vor, dass sich die Kommission und die Mitgliedstaaten mit den Möglichkeiten eines Austauschs und einer Prüfung der besten Vorgehensweisen der Mitgliedstaaten zur Aufdeckung und Beseitigung der Scheinselbstständigkeit befassen sollten.

Or. en

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4c) Self-employed drivers, according to Regulation (EC) Selbständige Kraftfahrer müssen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des

Rates¹ eine ganze Reihe von Anforderungen erfüllen, um ihre Tätigkeit ausüben zu können.

Or. en

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG, die Anhörung interessierter Kreise, mehrere Studien und die Folgenabschätzung machten deutlich, dass es in der Praxis schwierig ist, die Arbeitszeitvorschriften einheitlich anzuwenden, dass die Einhaltungquote der Vorschriften gering ist und die Durchsetzung in **den** Mitgliedstaaten zu wünschen übrig lässt.

Geänderter Text

(5) Die Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG, die Anhörung interessierter Kreise, mehrere Studien und die Folgenabschätzung machten deutlich, dass es in der Praxis schwierig ist, die Arbeitszeitvorschriften einheitlich anzuwenden, dass die Einhaltungquote der Vorschriften gering ist und die Durchsetzung in **einigen** Mitgliedstaaten zu wünschen übrig lässt.

Or. en

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Vor dem Hintergrund des Kommissionsberichts und der Folgenabschätzung sollten selbständige Kraftfahrer aus dem Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG ausgeschlossen werden.

Geänderter Text

(7) Vor dem Hintergrund des Kommissionsberichts und der Folgenabschätzung sollten selbständige Kraftfahrer aus dem Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG ausgeschlossen werden. ***Das Recht der Mitgliedstaaten, die Bestimmungen dieser Richtlinie auf die genannten Kraftfahrer anzuwenden, sollte hiervon jedoch unberührt bleiben.***

¹ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Kraftfahrer, Fahrpersonal und selbständige Kraftfahrer unterliegen alle der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr¹. Es ist im allgemeinen Interesse, dass die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten für alle Kraftfahrer ordnungsgemäß angewandt werden und dass deren Anwendung effizient überwacht wird.

Or. en

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8b) Zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und aufgrund der Veränderungen in den Transportstrukturen sollte eine Ausdehnung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in Betracht gezogen werden, um Kraftfahrer von Fahrzeugen unter 3,5 t einzubeziehen.

Or. en

¹ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Es kann nur dann ein effizientes und wirksames Gemeinschaftsrecht geben, wenn es von allen Mitgliedstaaten umgesetzt, auf alle Akteure gleichermaßen angewandt und regelmäßig und effizient überwacht wird.

Geänderter Text

(10) Es kann nur dann ein effizientes und wirksames Gemeinschaftsrecht geben, wenn es von allen Mitgliedstaaten ***ordnungsgemäß*** umgesetzt, auf alle Akteure gleichermaßen angewandt und regelmäßig und effizient überwacht wird ***und wenn für Verstöße Sanktionen verhängt werden.***

Or. en

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften ist bei der Vielzahl der Akteure komplex und erfordert daher die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission sowie der Mitgliedstaaten untereinander.

Geänderter Text

(11) Die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften ist angesichts der Vielzahl der Akteure komplex und erfordert daher die Zusammenarbeit von Mitgliedstaaten und Kommission sowie der Mitgliedstaaten untereinander. ***Der Beitrag, den die Sozialpartner zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und zu ihrer Durchsetzung leisten, sollte nicht unbeachtet bleiben.***

Or. en

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Artikel 1 – Nummer 1 - Buchstabe a Richtlinie 2002/15/EG Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Diese Richtlinie gilt für das **im Sinne von Artikel 3 Buchstabe d dieser Richtlinie definierte** Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, das im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 561/2006 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens tätig ist.

Diese Richtlinie gilt auch für Fahrpersonal im Sinne der Begriffsbestimmung im zweiten Satz von Artikel 3 Buchstabe d.

(1) Diese Richtlinie gilt für das Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, das im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens tätig ist.

Or. en

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2 - Buchstabe b

Richtlinie 2002/15/EG

Artikel 3 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) Zu Buchstabe d wird folgender Satz hinzugefügt:

entfällt

„Als Fahrpersonal gilt auch jede Person, die zwar nicht durch einen Arbeitsvertrag oder ein anderes arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis an einen Arbeitgeber gebunden ist,

i. die jedoch über keinen freien Gestaltungsspielraum für die Ausübung der betreffenden Tätigkeit verfügt,

ii. deren Einkünfte nicht direkt vom erzielten Gewinn abhängen,

iii. die nicht die Freiheit hat, einzeln oder durch eine Zusammenarbeit zwischen selbständigen Kraftfahrern Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden zu unterhalten.“

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2 - Buchstabe c

Richtlinie 2002/15/EG

Artikel 3 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

c) Buchstabe e wird gestrichen.

Geänderter Text

c) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

“e) „selbständiger Kraftfahrer“ alle Personen:

i. deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, mit Gemeinschaftslizenz oder einer anderen berufsspezifischen Beförderungsermächtigung gewerblich im Sinne des Gemeinschaftsrechts, Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr zu befördern;

ii. die befugt sind, auf eigene Rechnung zu arbeiten, und die nicht durch einen Arbeitsvertrag oder ein anderes arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis an einen Arbeitgeber gebunden sind;

iii. die nicht einem entleihenden Unternehmen unterstellt sind;

iv. die über den erforderlichen freien Gestaltungsspielraum für die Ausübung der betreffenden Tätigkeit ohne unmittelbare Kontrolle durch den Kunden verfügen;

v. deren Einkünfte direkt von den erzielten Gewinnen abhängen;

vi. denen von keinem anderen entleihenden Unternehmen oder Vertragspartner Arbeitnehmerrechte wie regelmäßige Gehaltszahlungen, Sachleistungen, Anerkennung von

*Ansprüchen wie wöchentliche
Ruhepausen und bezahlter Jahresurlaub
gewährt werden;*

*vii. die die Freiheit haben, als Einzelne
oder durch eine Zusammenarbeit
zwischen selbständigen Kraftfahrern
Geschäftsbeziehungen zu mehreren
Kunden zu unterhalten.*

*Für die Zwecke dieser Richtlinie
unterliegen Fahrer, die diese Kriterien
nicht erfüllen, den gleichen
Verpflichtungen, und genießen die
gleichen Rechte, wie sie diese Richtlinie
für Fahrpersonal vorsieht.“*

Or. en

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 2002/15/EG

Artikel 11a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für ***ein System angemessener und regelmäßiger Überwachung und Kontrolle***, um die korrekte und einheitliche Umsetzung der in dieser Richtlinie enthaltenen Vorschriften zu gewährleisten. Sie stellen sicher, dass die für die Durchsetzung der Richtlinie zuständigen einzelstaatlichen Stellen über ***eine ausreichende Zahl qualifizierter*** Mitarbeiter verfügen und alle geeigneten Maßnahmen ergreifen.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für ***angemessene nichtdiskriminierende Kontrollen***, um die korrekte und einheitliche Umsetzung der in dieser Richtlinie enthaltenen Vorschriften zu gewährleisten. Sie stellen sicher, dass die für die Durchsetzung der Richtlinie zuständigen einzelstaatlichen Stellen über ***qualifizierte*** Mitarbeiter verfügen und alle geeigneten Maßnahmen ergreifen.

Or. en

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 2002/15/EG

Artikel 11a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Vorkehrungen sie im Einzelnen für die Überwachung und Kontrolle ergriffen haben.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission **in Einklang mit den in Artikel 13 genannten Bestimmungen** mit, welche Vorkehrungen sie im Einzelnen für die Überwachung und Kontrolle ergriffen haben.

Or. en

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 2002/15/EG

Artikel 11a – Absatz 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Stärkung der verwaltungstechnischen Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen durch **Einrichtung eines wirksamen Systems** für den Informationsaustausch, die Verbesserung des Zugangs zu Informationen und durch Förderung **des Informationsaustauschs und** empfehlenswerter Vorgehensweisen bei der Durchsetzung der Arbeitszeitvorschriften;

Geänderter Text

(a) Stärkung der verwaltungstechnischen Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen durch **Ergreifung wirksamer Maßnahmen** für den Informationsaustausch, die Verbesserung des Zugangs zu Informationen und durch Förderung empfehlenswerter Vorgehensweisen bei der Durchsetzung der Arbeitszeitvorschriften;

Or. en

BEGRÜNDUNG

(I) Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben

Einen wichtigen Schritt zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit des Fahrpersonals im Bereich des Straßentransports bildete die seit dem 23. März 2005 geltende Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (11. März 2002), die im Verhältnis zur allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG eine *lex specialis* darstellt und die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 102 vom 11.4.2006), mit der gemeinsame Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrern festgelegt wurden, ergänzt.

Die Kommission legte gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG und im Hinblick auf die geplante Ausweitung der Richtlinie auf selbständige Kraftfahrer ab dem 23. März 2009 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht (KOM(2007)0266 endg.) vor, in dem sie die möglichen Folgen der Einbeziehung der selbständigen Kraftfahrer in den Geltungsbereich der Richtlinie oder deren Ausschluss davon darstellte.

In dem Bericht werden auch die Auswirkungen, die sich aus der Anwendung der Vorschriften für Nachtarbeit ergeben, bewertet. Ferner werden darin die allgemeinen Auswirkungen der Richtlinie auf die Straßenverkehrssicherheit, die Wettbewerbsbedingungen, die Berufsstruktur und soziale Aspekte erläutert.

Der Bericht gelangte zu folgenden Schlussfolgerungen:

(a) Es gibt keinen entscheidenden Grund, selbständige Kraftfahrer in den Geltungsbereich der Richtlinie einzubeziehen.

(b) Es besteht eine unklare Abgrenzung zwischen selbständigen Kraftfahrern und Fahrpersonal mit dem Ergebnis, dass es immer häufiger zu dem Phänomen der scheinselfständigen Kraftfahrer kam, die, um nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie zu fallen, nicht durch einen Arbeitsvertrag an einen Arbeitgeber gebunden sind, denen es aber nicht freisteht, Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden zu unterhalten.

(c) Was die Nachtarbeit betrifft, so gelangte die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass keine Notwendigkeit besteht, die Vorschriften zu ändern oder weiter zu harmonisieren. Es genüge, die Definition der Nachtarbeit (Artikel 3 Buchstabe i der Richtlinie 2002/15/EG) zu ändern, da nach der geltenden Fassung darunter auch sehr kurze Arbeitszeiten, etwa von wenigen Minuten, fallen, wenn sie nachts abgeleistet werden.

Nach Auffassung der Kommission ist diese Bestimmung wirtschaftlich und sozial unverhältnismäßig und unnötig.

(II) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (KOM(2008)650)

Nach Anhörung von interessierten Kreisen und einer Folgenabschätzung mit dem Ziel, unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden und gleichzeitig die Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik zu fördern, wurde die Auffassung vertreten, dass die beste und machbare Lösung der zu prüfende Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 2002/15/EG ist. Nach

Auffassung der Kommission wird das allgemeine Ziel der Richtlinie zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer im Bereich des Straßentransports nicht verändert. Der Wettbewerb werde weniger verzerrt und der Verwaltungs- und Finanzaufwand für die Mitgliedstaaten verringere sich.

Vorschläge:

(a) Klärung des Geltungsbereichs

- Ausschluss der echten selbständigen Kraftfahrer (Streichung von Artikel 3 Buchstabe e),
- Anwendung auf das gesamte Fahrpersonal einschließlich der Kraftfahrer, die über ihre Geschäftstätigkeit nicht frei bestimmen können, d.h. der scheinselbständigen Fahrer (Artikel 2 Absatz 1, Artikel 3 Buchstabe d),
- Streichung der Begriffsbestimmung „Arbeitszeit“ für selbständige Kraftfahrer und genauere Bestimmung des Begriffs „Fahrpersonal“.

(b) Nachtarbeit (Artikel 3 Buchstabe i)

Es wird eine Definition von Nachtarbeit vorgeschlagen, die nach Ansicht der Kommission in der Praxis Bestand hat: eine Mindestdauer von zwei Stunden für die Nachtarbeit wird wieder eingeführt.

(c) Anwendung

- Es werden (neuer Artikel 11a) gemeinsame Grundsätze für Transparenz und Wirksamkeit der einzelstaatlichen Durchsetzungsmaßnahmen aufgenommen.
- Es wird eine engere Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten vorgeschlagen.
- Ferner wird eine Unterstützung von Seiten der Kommission vorgeschlagen, um den Dialog zwischen den beteiligten Stellen zu erleichtern.

III. Standpunkt des Europäischen Parlaments

- Abgesehen von notwendigen strukturellen Aktualisierungsmaßnahmen räumt die Berichterstatterin ein, dass das Phänomen scheinselbständiger Arbeitnehmer ein allgemeines Problem des Arbeitsmarkts ist und als solches behandelt werden sollte.
- Die Berichterstatterin ist überzeugt, dass die Regulierung der Arbeitszeit von Selbständigen beispiellos ist und diesbezügliche Rechtsakte weitreichende Folgen haben werden.
- Sie sieht es zur Erreichung der Richtlinienziele als unverhältnismäßig an, Informationsaustauschsysteme festzulegen.
- Sie fordert die Vereinfachung und Verbesserung des Zugangs zu Informationen über die Sozialvorschriften für den Straßentransport.