

Innenministerium Mecklenburg-Vorpommern · 19048 Schwerin

Per E-Mail

tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Unit E1 "Land Transport Policy"
B-1049 Brussels
Belgium

Geschäftsstelle der AG VPA

Bearbeiter: Stefan Hentschke

Telefon: 0385 588-2464

AZ: 200.101.04.2

E-Mail: stefan.hentschke@im.mv-regierung.de

Schwerin, 25.02.2010

Öffentliche Konsultation der Europäischen Kommission zur Änderung der Gesetzgebung in der Gemeinschaft über den Fahrtenschreiber

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Konsultationspapier der Europäischen Union zum Thema Änderung der Gesetzgebung in der Gemeinschaft über den Fahrtenschreiber nehmen wir wie folgt Stellung:

Frage 1

Ist es wichtig, dass die Geräte der verschiedenen Hersteller auf genau die gleiche Art funktionieren? Oder sollte die Gesetzgebung sich auf wesentliche Anforderungen konzentrieren und Herstellern mehr Freiheit geben, um Lösungen zu entwickeln und die Ausrüstung zu verbessern?

Eine akzeptable bzw. notwendige Durchsetzung der europäischen Sicherheits- und Wettbewerbsvorschriften kann nicht gewährleistet werden, wenn durch die Vielfalt technischer Variationen notwendige Überprüfungen durch die Kontrollkräfte entfallen oder abgebrochen werden müssen. Vor diesem Hintergrund ist eine Vereinheitlichung der Grundfunktionen sowohl für das Fahrpersonal als auch für die Kontrollbehörden von Vorteil und daher unverzichtbar.

Frage 2

Sollte die Tachographen-Gesetzgebung die Integration des digitalen Tachographen in einer offenen fahrzeuginternen Plattform bereits vorsehen? Wenn ja welche anderen regelnden Anwendungen sollten in diese Plattform integriert werden (z.B. elektronische Mauterfassung, Unfalldatenschreiber, eCall, Geschwindigkeitskontrolle) und warum? Würde es für ein Flottenmanagement interessant sein, andere Anwendungen, bezogen auf Sicherheit oder Schutz des Transportes oder auf die Gesetzesdurchführung, eine Echtzeit-Sendungsverfolgung Funktion zu haben?

Hausanschrift:

Innenministerium Mecklenburg-Vorpommern
Arsenal am Pfaffenteich
Alexandrinestraße 1 · 19055 Schwerin

Postanschrift:

Innenministerium Mecklenburg-Vorpommern
19048 Schwerin

Telefon: 0385 588-0

Telefax: 0385 588-2972/2974

E-Mail: poststelle@im.mv-regierung.de

Internet: www.mv-regierung.de/im

Es handelt sich hier um eine technische Fragestellung von besonderer Relevanz für die Industrie. Aus polizeilicher Sicht sind diese technischen Integrationsfragen unerheblich, in jedem Fall ist aber die ohnehin verbesserungswürdige Manipulationssicherheit zu gewährleisten.

Frage 3

Sollte Ferndownload des digitalen Tachographen angeregt werden? Wird ein behördlich regelnder Ansatz als angemessen erachtet, um eine weit verbreitete Einführung zu erleichtern?

Ein Ferndownload der für Kontrollzwecke erforderlichen Daten ist aus hiesiger Sicht aufgrund der hohen Datenmenge und der Fahrbewegungen kaum zu realisieren. Schon die leitungsgebundene Datenübertragung dauert unakzeptabel lange. Zudem bestehen erhebliche datenschutzrechtliche Bedenken.

Frage 4

Was ist Ihre praktische Erfahrung? Gibt es irgendwelche Hindernisse für schnelles Download von Daten?

Die praktische Erfahrung zeigt, dass es bei den verschiedenen Gerätetypen zurzeit zu sehr unterschiedlichen Downloadzeiten kommt (zwischen 7 Minuten und 45 Minuten für die gleiche Datenmenge). Die Hersteller sollten verpflichtet werden, ohne Verlust an Downloadsicherheit (Abbruchproblematik bei schnellem Download) maximale Downloadzeiten einzuhalten. Eine möglichst kurze Kontrollzeit ist sowohl für das Kontrollpersonal als auch das Fahrpersonal von Vorteil. Die Festlegung der Schnittstelle sollte grundsätzlich nach dem jeweiligen Stand der Technik und unter Gewährung der Datensicherheit ermöglicht werden.

Frage 5

Wie könnte die Ausrüstung geändert werden, um Kontrollen leistungsfähiger zu gestalten?

Die bisherigen Systeme waren überwiegend auf die Zielrichtung der Auswertung von Lenk- und Ruhezeiten ausgerichtet. Inzwischen hat die Industrie erkannt, dass das Anzeigen von Manipulationen oder anderen Ereignissen eine hohe Bedeutung für das Kontrollpersonal hat. Spezielle Systeme und Auswertesoftware, die diesen polizeispezifischen Anforderungen gerecht werden sind bereits erhältlich.

Sollte die mobile Kontrolle der rollenden Fahrzeuge ins Auge gefasst werden, um die Verwaltungsbelastung für die Transportbranche und die Überwachungsbehörden zu verringern?

Die mobile Kontrolle des digitalen Tachographen erscheint illusorisch, da mittels der gegenwärtig zur Anwendung kommenden Technik eine Datenübertragung beim Vorbeifahren oder Überholen eines zu kontrollierenden Fahrzeugs nicht gewährleistet werden kann. Darüber hinaus würde ein längeres Verweilen neben einem zu überprüfenden Fahrzeug im fließenden Verkehr die Verkehrssicherheit durch eine Ablenkung des Fahrers oder eine Behinderung des nachfolgenden Verkehrs auf BAB möglicherweise beeinträchtigen.

Unabhängig von fehlenden Voraussetzungen gehören zu einer polizeilichen Kontrollmaßnahme weitere Datenerhebungen und Prüfvorgänge, wie beispielsweise ein Abgleich der Programmierdaten bei der Kontrollgeräteprüfung oder ein Abgleich der Bereifung. Darüber hinaus empfehlen sich grundsätzlich umfassende polizeiliche Kontrollen des gewerblichen Güterverkehrs im Rahmen eines „ganzheitlichen“ strategischen Kontrollansatzes. Relevante Kraftfahrzeuge des gewerblichen Güterverkehrs sollten im Rahmen eines umfassenden Kontrollmonitorings im Hinblick auf alle unmittelbar sicherheitsrelevanten Vorschriften überprüft werden. Dazu gehören neben den gesetzlichen Regelungen über die Lenk- und Ruhezeiten, die Fahrzeuggewichte, die Ladungssicherung, der Transport gefährlicher Güter sowie der technische Zustand der Fahrzeuge. Daneben hat sich gezeigt, dass ein integrativer Kontrollansatz zielführend ist, der neben Verkehrssicherheitsaspekten auch Aspekte der Kriminalitätsbekämpfung beinhaltet (z. B. Diebstahl, Schmuggel, illegale Beschäftigung).

Frage 6

Ist das gegenwärtige Sicherheitsniveau verhältnismäßig?

Das gegenwärtige Sicherheitsniveau ist nicht ausreichend. Die zahllosen Fälle von Manipulationen, insbesondere mit Magneten zeigen, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. In diesem Zusammenhang wären Möglichkeiten zur Feststellung und Dokumentation der Manipulationsquelle mit geringem Zeitaufwand bei Straßenkontrollen hilfreich.

Selbst wenn künftige Tachographensysteme sicherer würden, blieben die zahllosen alten Systeme weiterhin angreifbar. Einfache Sofortmaßnahmen, wie beispielsweise verplombte Manschetten am Sensor zur Verhinderung des Anhaftens von Magneten, wären nach hiesiger Auffassung zielführend.

Kann und sollte es andere Quellen der Bewegung geben?

Ja, zusätzliche Bewegungssignale, beispielsweise Radsensoren oder GPS-Signale, sind notwendig.

Könnten die echten Zeit-/ Geschwindigkeits- / Positionsdaten, die vom zukünftigen europäischen "GPS" System „Galileo“ bereitgestellt werden, als zweite und unabhängige Quelle der Bewegung dienen, um die Sicherheit der Daten zu gewährleisten?

Dazu müsste eine permanente Verfügbarkeit dieser Quellen einhergehend mit einer entsprechenden Datenqualität, insbesondere bei Tunnelfahrten o.ä, gewährleistet werden.

Frage 7

Falls ein Fahrzeug nur gelegentlich im Bereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verwendet wird, z.B. wenn der Radius, der in einigen Ausnahmeregelungen enthalten ist, nur gelegentlich überschritten wird, sollte es möglich sein, verschiedene Mittel der Aufzeichnung von Tätigkeiten zu verwenden?

Nein, allerdings müsste die Art der Aufzeichnung vereinfacht werden. Grundsätzlich sollte die Funktion „out of scope“ erforderlich sein, damit im Zweifelsfall eine (nicht fahrerbezogene) Aufzeichnung zur Verfügung steht.

Frage 8**Welche Option bevorzugen Sie?**

Die Option 2 ist zu bevorzugen.

Falls Sie Option 2 bevorzugen: Was sind die wichtigsten Belange für Kompatibilität zwischen einer neuen Generation der Tachographen und dem gegenwärtigen digitalen Tachographen, und welche anderen Teile der Ausrüstung, abgesehen von Fahrerkarten, sollte Ihrer Ansicht nach kompatibel sein?

Auswertesysteme aller Art, ob behördlich oder durch den Unternehmer beschafft, müssen weiterhin nutzbar sein. Sollten neue Tachographen schnellere Möglichkeiten für einen Download bieten, muss damit immer eine Adapterlösung einhergehen.

Frage 9

Sollte die Gesetzgebung spezifizieren, wie neue Ausrüstung im Markt eingeführt werden muss? Sollte ein Umbau möglich oder vorgeschrieben sein oder im Falle der defekten Ausrüstung ein Wiedereinbau stattfinden? Was sind die wesentlichen Schritte für die Einführung der neuen Ausrüstung? Sollten Typenzulassungen für Tachographen unter das allgemeine Typenzulassungsverfahren für Fahrzeuge fallen?

Antwort: Diese Frage sollte durch die technischen Zulassungsbehörden beantwortet werden.

Frage 10

Sollte es möglich sein, Probeläufe durchzuführen, bevor Typenzulassung gefordert wird, beim Beibehalten der gleichen Sicherheitsstandards?

Der Zertifizierung von Tachographen sollten Probeläufe vorgeschaltet werden können, um etwaige Mängel, auch im Zusammenspiel mit der Kontrollausrüstung, im Vorfeld zu erkennen. Bei Hinterlegung neuer kontrollrelevanter Informationen sollte die Entwicklung des Tachographen mit der Entwicklung geeigneter Kontrolltechnik möglichst parallel erfolgen. Gerade mit Einführung des DTCO wurde offenbar, dass in der Anfangsphase kein ausreichendes Marktangebot zur Kontrolltechnik vorlag.

Wie sollte Feldversuch begrenzt sein (geographisch, Zahl der Ausrüstungen, Dauer des Feldversuches, etc.)?

Ein Feldversuch sollte mit einer begrenzten Ausrüstung von Fahrzeugen und einer eingeschränkten Dauer des Versuchs verbunden sein.

Frage 11

Welche Option bevorzugen Sie und wenn Sie Option 2 oder 3 bevorzugen, für welche Teile: Plomben, Download-Ausrüstung, Kontrollausrüstung, Kalibrierungswerkzeuge, etc.?

Die polizeiliche Kontrolltechnik und Downloadausrüstung hat sich bewährt. Hier wird Option 1 bevorzugt.

Hinsichtlich der Manipulationssicherheit des DTCO sollte mittels Option 3 unter verstärkter Nutzung der Plombierung möglicher technischer Zugänge zu den elektronischen Daten ein europarechtlicher Rahmen geschaffen werden.

Plomben: Die Vorschriften über die Plombierung müssten überarbeitet werden, viele Eingriffe konnten erfolgen, weil die Plombierung nicht vorgeschrieben war.

Kalibrierungswerkzeuge: Die Kalibrierungen erfolgen mit 3 verschiedenen Methoden: Messständerverfahren, Rollenprüfstand und Messstrecke mit Lichtschranke.

Die Kommission sollte das zuverlässigste Verfahren für alle Kalibrierungen vorschreiben, da so die genaueste Kalibrierung erfolgt.

Frage 12

Ist die gegenwärtige Weise der Aktualisierung der Spezifikationen zu dem Tachographen zufrieden stellend?

Nein, die technischen Spezifikationen sind teilweise sehr veraltet, wie z. B. die Schnittstelle/Interface.

Wer sollte für die Aktualisierung der technischen Anforderungen verantwortlich sein? Was ist Ihre bevorzugte Wahl?

Für die Aktualisierung der technischen Anforderungen sollten nach hiesiger Auffassung die Tachographenhersteller verantwortlich sein, da sie in der Lage sind, die aktuellen Entwicklungen in die Geräte zu integrieren. Veränderungen müssten allerdings durch die EU genehmigt werden und für alle Kontrollgerätehersteller mit einheitlichen Standards versehen sein.

Frage 13

Sollte die Zuverlässigkeit der Werkstätten verbessert werden?

Ja.

Wenn ja wie?

Durch behördliche Überwachung dieser Werkstätten. In den Niederlanden überwacht beispielsweise der RDW (Rijksdienst Werkverkeer) die Tachoprüfungen online und nimmt stichprobenartige Prüfungen in den Werkstätten vor.

Wie können Interessenskonflikte für Werkstätten vermieden werden, die von Dienstleistungen an den Kunden leben, aber gleichzeitig eine wichtige Rolle in der Sicherheit des Fahrtenschreibers spielen?

Durch eine behördliche Überwachung der Kalibrierungen. Das Protokoll über die Kalibrierung muss der zuständigen Behörde als Kopie vorgelegt werden. Eine weitere Kopie muss im Fahrzeug mitgeführt und im Zuge von Kontrollmaßnahmen zur

Einsichtnahme vorgelegt werden. Das im LKW vorhandene Einbauschild reicht dazu nicht aus.

Frage 14

Welche Daten sollten durch den Fahrer manuell eingegeben werden?

Alle Zeiten, in denen eine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit nicht durch das Kontrollgerät automatisch aufgezeichnet wurde. Außerdem alle Zeiten der Entnahme der Fahrerkarte, wenn das Fahrzeug beispielsweise im Rangierverkehr durch Verladepersonal bewegt wurde. Hier sollte der Fahrer zusätzlich zum manuellen Nachtrag bei der Einführung der Fahrerkarte ins Gerät einen Ausdruck anfertigen, auf dem die Person welche das Fahrzeug bewegt hat, benannt wird. Auf diese Weise kann Missbräuchen vorgebeugt werden.

Für andere Zeiten wie beispielsweise Urlaub oder Krankheit kommt der manuelle Nachtrag nicht zur Anwendung, da dazu die Bescheinigung nach § 20 FPersV vorzulegen ist.

Welche Daten sollten durch den Fahrtenschreiber automatisch notiert werden?

Alle bisher gesetzlich festgelegten Aufzeichnungen sollten durch den Fahrtenschreiber automatisch notiert werden.

Ist es angebracht, die Position genau zu notieren (über GPS oder GNSS zum Beispiel)?

Ja, in diesem Fall könnte die Eingabe des Landes bei Schichtbeginn und bei Schichtende entfallen. Wenn diese genauen Positionen durch GPS im Fahrtenschreiber hinterlegt werden, wird dadurch auch die Möglichkeit von Manipulationen deutlich geringer. Anhand von GPS-Daten ließe sich die gefahrene Wegstrecke mit den tatsächlich aufgezeichneten Daten vergleichen. Nach dem bisherigen Verfahren (Ort bei Schichtbeginn und –ende) waren beispielsweise mit Magnet manipulierte Fahrstrecken nicht nachweisbar. Zum manuellen Nachtrag siehe auch Schreiben Manueller Nachtrag, Bescheinigung § 20 FPersV, Freistellung gem. § 20 FpersV.

Frage 15

Sollte die Verordnung den Gebrauch von elektronischem Datenaustausch über Karten zwischen Kartenausgabenbehörden ausdrücklich vorsehen?

Ja, es hat bereits zahlreiche Mehrfachausstellungen von Fahrerkarten in verschiedenen Mitgliedsstaaten gegeben. Parallel sollte EU-weit ein Auskunftssystem für Kontrollbehörden (TACHOnet) genutzt werden.

Frage 16

Sollte die Verordnung Warnungen für den Fahrer ausdrücklich voraussehen, um die Befolgung der Gesetzgebung über Lenk- und Ruhezeiten zu erhöhen? Sollte es der Wahl des Herstellers obliegen, solche Warnungen als optionales Tool anzubieten, einschließlich zusätzlicher Warnungen für andere Aspekte als die ununterbrochene Lenkzeit?

Technische Warnsysteme sollten rechtsverbindlich vorgeschrieben werden und die optische und akustische Warnung berücksichtigen. Seitens des Fahrpersonals muss die Warnmeldung manuell bestätigt und damit ausgeschaltet werden können. Die Warnung und die Bestätigung sind im DTCO zu dokumentieren.

Frage 17

Haben Sie irgendwelche anderen Anmerkungen, oder Vorschläge, welche nach Ihrer Auffassung während der Überprüfung der europäischen Gesetzgebung über Fahrtenschreiber berücksichtigt werden sollten?

Bei den Daten im Kontrollgerät wird der Fahrer mit der Nummer der Fahrerkarte hinterlegt. Es wäre nach hiesiger Auffassung sehr hilfreich, zukünftig auch das Geburtsdatum des Fahrers abrufen zu können, um den Missbrauch von Fahrerkarten einzuschränken. Eine weitere Möglichkeit wäre ggf. eine Integration des Geburtsdatums in die 16-stellige Fahrerkartenummer.

Zurzeit zeichnen die neuen Generationen der digitalen Kontrollgeräte bei Stillstand des Fahrzeugs und abgestelltem Motor automatisch Ruhezeit auf, obwohl die Vorschrift die Aufzeichnung von Arbeitszeit vorschreibt. Hier sollte mittels eines gesetzlichen Rahmens sichergestellt werden, dass „Ruhezeit“ nur manuell ausgewählt werden kann.

Frage 18

Würden Sie andere Maßnahmen vorschlagen, den Fahrtenschreiber benutzerfreundlicher zu machen und die Zuverlässigkeit von Kontrollen zu verbessern?

Die manuelle Eingabe ins digitale Kontrollgerät muss nach hiesiger Auffassung vereinfacht werden. Bei einigen Geräteherstellern ist dies sehr umständlich und kann durch den Fahrer nicht überprüft werden.

Die Dokumentation von besonderen Situationen, wie beispielsweise der Parkplatzsuche, müsste zur Gewährleistung einer Überwachungsmöglichkeit vereinfacht werden. Viele Fahrer nutzen diese Lücken indem sie die zulässigen Lenkzeiten bewusst überschreiten und anschließend einen Ausdruck mit der Bemerkung „Parkplatzsuche“ fertigen. Diese Parkplatzsuche müsste von Beginn an durch ein zusätzliches Piktogramm dokumentiert werden, d. h. der Fahrer hat bei „Beginn einer Parkplatzsuche“ ein Piktogramm einzugeben wie z. B. „out of scope“. Beim Erreichen des Parkplatzes wird das Piktogramm „Ende Parkplatzsuche“ eingegeben. Dieses Piktogramm könnte auch für andere Situationen Verwendung finden, wie beispielsweise Zeitverzögerungen im Zusammenhang mit einem Stau.

Das Display sollte zwecks Ablesbarkeit vergrößert werden. Alternativ bietet sich eine Kopplung mit in Fahrzeugen bereits vorhandenen Informationsdisplays an.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez. Stefan Hentschke