

Revision of the Community legislation on the recording equipment in road transport (tachographs)

Anmerkungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen:

Question 1 - Is it important that equipment of different manufacturers functions in exactly the same way? Or should legislation focus on essential requirements and give manufacturers more freedom to develop solutions and improve the equipment?

Question 2 - Should the legislation on the tachograph already foresee the integration of the digital tachograph into an open in-vehicle platform? If so, what other regulatory applications should be integrated in this platform (e.g. e-toll, recorder for accident investigation, e-call, speed control) and why? Would it be interesting for fleet management or other applications related to safety or security of transport, or to law enforcement, to have a real-time "tracking and tracing" function?

Die Integration eines Unfalldatenspeichers ist sinnvoll.

Question 3 - Should remote download of the digital tachograph be encouraged? Is a regulatory approach deemed appropriate in order to facilitate widespread introduction?

1. Schnelles drahtloses Herunterladen der Daten

Mindestens die unter Nr. 2 aufzuzeichnenden Daten sollten zusammen mit der Fahrzeugnummer drahtlos heruntergeladen werden können.

2. Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung

Diese Funktion muss kontinuierlich den Kilometerstand entsprechend der gesamten vom Fahrzeug zurückgelegten Wegstrecke messen und angeben können und sie sollte für mindestens 150 Betriebsstunden die sekundengenaue Geschwindigkeit des Fahrzeugs messen und aufzeichnen.

Hierdurch wird gewährleistet, dass durch die längere Aufzeichnung der sekundengenauen Geschwindigkeit spätestens einmal pro Woche die Daten heruntergeladen werden können, die Bedienhandlungen auf ein Minimum reduziert werden.

Question 4 - What is your practical experience? Are there any obstacles for speedy download of data?

Da die sekundengenaue Geschwindigkeit beim DTCO nur für mindestens 24 Betriebsstunden aufgezeichnet und anschließend überschrieben wird, kann ein möglicher Entlastungsbeweis

nur dann geführt werden, wenn die aufgezeichnete sekundengenaue Geschwindigkeit *täglich* heruntergeladen und archiviert wird.

Es sollte gewährleistet sein, dass durch die längere Aufzeichnung der sekundengenauen Geschwindigkeit spätestens einmal pro Woche die Daten heruntergeladen, und damit die Bedienhandlungen auf ein Minimum reduziert werden können.

Question 5 - How could the equipment be changed in order to make controls more efficient? Should the mobile control of moving vehicles be envisaged in order to reduce administrative burdens for industry and enforcement bodies?

Question 6 - Is the current security level proportional? Can and should there be other sources of motion? Could the authenticated time/speed/positioning data provided by the future European "GPS" system, Galileo, be used as a second and independent source of motion to ensure security of data?

Question 7 - In case a vehicle is only occasionally used in the scope of Regulation (EC) No 561/2006, for example when exceeding from time to time the radius set in some exceptions, should it be possible to use different means of recording activities?

Im Linienverkehr mit Bussen bei Linienlänge bis zu 50 km:

DTCO berücksichtigt spezifische Belange des ÖPNV nicht

Bei den gesetzlich vorgeschriebenen Funktionalitäten des DTCO (siehe hierzu VO (EWG) 3821/1985 Anhang IB) werden die spezifischen Belange des ÖPNV nicht berücksichtigt. Sehr störend sind die im DTCO hinterlegten Lenk- und Ruhezeiten, verbunden mit dem Warnsignal für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Pause nach 4 ½ Stunden sowie bei nicht gesteckter Fahrerkarte. Die für den ÖPNV gesetzlich vorgegebene fahrzeugbezogene Aufzeichnung (§ 57a Abs. 3 Satz 2 StVZO) ist im DTCO nicht vorgesehen. Die bisherigen Bedienhandlungen des Fahrpersonals am analogen Kontrollgerät im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge sind aufgrund der fahrzeugbezogenen Aufzeichnung und durch den Einsatz von zum Beispiel Sieben-Tage-Tachoscheiben äußerst gering.

1. Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung

Diese Funktion muss kontinuierlich den Kilometerstand entsprechend der gesamten vom Fahrzeug zurückgelegten Wegstrecke messen und angeben können und sie sollte für mindestens 150 Betriebsstunden die sekundengenaue Geschwindigkeit des Fahrzeugs messen und aufzeichnen.

2. Schnelles drahtloses Herunterladen der Daten

Mindestens die unter Nr. 1 aufzuzeichnenden Daten sollten zusammen mit der Fahrzeugnummer drahtlos heruntergeladen werden können.

3. Nur optisches Warnsignal

Da das DTCO beim Einsatz im Linienverkehr aufgrund fehlender Fahrerkarte oder überschrittener Lenkzeit häufiger Warnmeldungen anzeigt, ist das Warnsignal nur optisch und nicht akustisch anzuzeigen.

Hierdurch wird gewährleistet, dass durch die längere Aufzeichnung der sekundengenauen Geschwindigkeit spätestens einmal pro Woche die Daten heruntergeladen werden können, die Bedienhandlungen auf ein Minimum reduziert werden und das Fahrpersonal keine störenden akustischen Warnsignale während der Fahrt wahrnehmen muss.

Bei der Überarbeitung der Verordnung muss die bisher für den Linienverkehr geltende gesetzliche Rahmenbedingung der fahrzeugbezogenen Aufzeichnung berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass das digitale Kontrollgerät bei der Betriebsart "Linienverkehr" (fahrzeugbezogene Aufzeichnung) keine optischen und akustischen Warnsignale anzeigt, keine nicht eingesteckte Fahrerkarte als Ereignis speichert und die Lenk- und Ruhezeiten unberücksichtigt lässt.

Bei der fahrzeugbezogenen Aufzeichnung (Aufzeichnung von Datum, Uhrzeit, sekundengenaue Geschwindigkeit und Wegstrecke) ist optional das Stecken der Fahrerkarte vorzusehen. Bei Verwendung von Fahrerkarten ist beim Einstecken in das bzw. bei der Entnahme aus dem DTCO Datum, Uhrzeit und Fahrerkarten-Nummer abzuspeichern. Auf der Fahrerkarte sind bei Entnahme aus dem DTCO mindestens Dienstbeginn (Datum, Uhrzeit), Dienstende (Datum, Uhrzeit) und Fahrzeugnummer zu speichern.

Eine entsprechende *Änderung der VO (EWG) 3821/1985* unter Berücksichtigung der betrieblichen und technischen Belange des Linienverkehrs bis 50 km Linienlänge wäre für alle Verkehrsunternehmen am sinnvollsten. Die Verkehrsunternehmen könnten ihre Busse mit einem Kontrollgerät flexibel im Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr einsetzen.

Question 8 - Which option do you prefer? In case you prefer option 2: What are the most important issues for compatibility between a new generation of tachographs and the current digital tachograph, and what other parts of the equipment, apart from driver cards, should be compatible in your view?

Question 9 - Should the legislation specify how new equipment has to be introduced in the field? Should a retrofit be possible, mandatory or take place in case of replacement of defective equipment? What are the essential steps for the introduction of new equipment? Should type approval for tachographs fall under the general type approval scheme for vehicles?

Question 10 - Should it be possible to carry out field tests before type approval is requested, while maintaining the same security standards? How should field test be limited (geographically, number of equipments, duration of the field test, etc.)?

Question 11 - Which option do you prefer and if you prefer option 2 or 3, for which parts: seals, downloading equipment, control equipment, calibration tools, etc.?

Question 12 - Is the current way of updating the specifications on the tachograph satisfying? Who should be responsible for the updating of the technical requirements? What is your preferred option?

Question 13 - Should the trustworthiness of workshops be improved? If so, how? How can conflicts of interest be avoided for workshops that are living from delivering services to individual clients but play at the same time an important role in the security of the recording equipment?

Question 14 - What kind of data should be entered manually by the driver? What kind of information should be recorded automatically by the recording equipment? Is it appropriate to record more precisely the location (via GPS or GNSS for example)?

Question 15 - Should the Regulation explicitly foresee the use of electronic data exchange on cards that are issued between card issuing authorities?

Question 16 - Should the Regulation explicitly foresee warnings for the driver in order to enhance compliance with the legislation on driving times and rest periods? Should it be up to manufacturers' choice to offer such warnings as an optional tool, including additional warnings for other aspects than the continuous driving time?

Für den Linienverkehr mit Bussen bei Linienlänge bis zu 50 km:

Die für den ÖPNV gesetzlich vorgegebene fahrzeugbezogene Aufzeichnung ist im DTCO nicht vorgesehen. Die bisherigen Bedienhandlungen des Fahrpersonals am analogen Kontrollgerät im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge sind aufgrund der fahrzeugbezogenen Aufzeichnung und durch den Einsatz von zum Beispiel Sieben-Tage-Tachoscheiben äußerst gering.

Durch die vorgeschriebene Aufbewahrungsfrist kann die Tachoscheibe auch als Entlastungsbeweis bei einer Schadensersatzklage gegenüber Dritten dienen. Da die sekundengenaue Geschwindigkeit beim DTCO nur für mindestens 24 Betriebsstunden aufgezeichnet und anschließend überschrieben wird, kann ein möglicher Entlastungsbeweis nur dann geführt werden, wenn die aufgezeichnete sekundengenaue Geschwindigkeit täglich heruntergeladen und archiviert wird.

3. Nur optisches Warnsignal

Da das DTCO beim Einsatz im Linienverkehr aufgrund fehlender Fahrerkarte oder überschrittener Lenkzeit häufiger Warnmeldungen anzeigt, ist das Warnsignal nur optisch und nicht akustisch anzuzeigen.

Hierdurch wird gewährleistet, dass durch die längere Aufzeichnung der sekundengenauen Geschwindigkeit spätestens einmal pro Woche die Daten heruntergeladen werden können, die Bedienhandlungen auf ein Minimum reduziert werden und das Fahrpersonal keine störenden akustischen Warnsignale während der Fahrt wahrnehmen muss.

Question 17 - Do you have any other comments or suggestions which you consider should be taken into account during the revision of the European legislation on recording equipment?

Für den Linienverkehr mit Bussen bei Linienlänge bis zu 50 km:

1. Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung

Diese Funktion muss kontinuierlich den Kilometerstand entsprechend der gesamten vom Fahrzeug zurückgelegten Wegstrecke messen und angeben können und sie sollte für mindestens 150 Betriebsstunden die sekundengenaue Geschwindigkeit des Fahrzeugs messen und aufzeichnen.

2. Schnelles drahtloses Herunterladen der Daten

Mindestens die unter Nr. 1 aufzuzeichnenden Daten sollten zusammen mit der Fahrzeugnummer drahtlos heruntergeladen werden können. Bei den gesetzlich vorgeschriebenen Funktionalitäten des DTCO werden die spezifischen Belange des ÖPNV nicht berücksichtigt. Sehr störend sind die im DTCO hinterlegten Lenk- und Ruhezeiten, verbunden mit dem Warnsignal für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Pause nach 4 ½ Stunden sowie bei nicht gesteckter Fahrerkarte.

Die für den ÖPNV gesetzlich vorgegebene fahrzeugbezogene Aufzeichnung ist im DTCO nicht vorgesehen. Die bisherigen Bedienhandlungen des Fahrpersonals am analogen Kontrollgerät im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge sind aufgrund der fahrzeugbezogenen Aufzeichnung und durch den Einsatz von zum Beispiel Sieben-Tage-Tachoscheiben äußerst gering.

Durch die vorgeschriebene Aufbewahrungsfrist kann die Tachoscheibe auch als Entlastungsbeweis bei einer Schadensersatzklage gegenüber Dritten dienen. Da die sekundengenaue Geschwindigkeit beim DTCO nur für mindestens 24 Betriebsstunden aufgezeichnet und anschließend überschrieben wird, kann ein möglicher Entlastungsbeweis nur dann geführt werden, wenn die aufgezeichnete sekundengenaue Geschwindigkeit täglich heruntergeladen und archiviert wird.

3. Nur optisches Warnsignal

Da das DTCO beim Einsatz im Linienverkehr aufgrund fehlender Fahrerkarte oder überschrittener Lenkzeit häufiger Warnmeldungen anzeigt, ist das Warnsignal nur optisch und nicht akustisch anzuzeigen.

Hierdurch wird gewährleistet, dass durch die längere Aufzeichnung der sekundengenauen Geschwindigkeit spätestens einmal pro Woche die Daten heruntergeladen werden können, die Bedienhandlungen auf ein Minimum reduziert werden und das Fahrpersonal keine störenden akustischen Warnsignale während der Fahrt wahrnehmen muss.

Question 18 - Would you like to propose other measures to make the recording equipment more user-friendly and to improve the reliability of controls?

Wir bitten dringend um Berücksichtigung der oben dargestellten Gesichtspunkte bei der Revision der VO (EWG) 3821/85!

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Geogr. Hartmut Reinberg-Schüller
Fachstellenleiter Betrieb von Omnibussen und Bahnen nach BOStrab / Arbeits- und Verkehrsmedizin
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
Kamekestraße 37 - 39, 50672 Köln
Telefon: 0221 57979-136, Fax: -8136
E-Mail: reinberg-schueller@vdv.de, Internet: www.vdv.de

und

Daniel Brand
Fachbereichsleiter Arbeits- und allgemeines Zivilrecht,
Straf- und Straßenverkehrsrecht
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
Kamekestraße 37-39, 50672 Köln
Telefon: 0221 57979 - 116
Fax: 0221 514272, PC-Fax: 0221 579798 - 116
E-Mail: brand@vdv.de, Internet: www.vdv.de

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37 - 39, 50672 Köln
Präsident: Jürgen Fenske
Hauptgeschäftsführerin: Dr.-Ing. Claudia Langowsky
Vereinsregister-Nr. VR 4097