



**STELLUNGNAHME DES
BUNDESVERBANDES GÜTERKRAFTVERKEHR LOGISTIK UND ENTSORGUNG
(BGL) e.V. ZUM**

**KONSULTATIONSPAPIER
ÜBERARBEITUNG DES GEMEINSCHAFTSRECHTS ÜBER DAS KONTROLLGERÄT IM
STRAßENVERKEHR (TACHOGRAFEN)**

**CONSULTATION PAPER
REVISION OF THE COMMUNITY LEGISLATION ON THE RECORDING EQUIPMENT IN
ROAD TRANSPORT (TACHOGRAPHS)**

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main ist der Spitzenverband des deutschen Transportlogistikgewerbes. Seit über 60 Jahren vertritt er überregional und international erfolgreich die berufsständischen Interessen von aktuell rund 11.000 in seinen Landesverbänden organisierten, überwiegend mittelständischen Unternehmen. Diese betätigen sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßen-transport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung.

Der BGL ist Mitglied in nationalen und internationalen Gremien des Straßenverkehrs und unterhält dafür Repräsentanzen in Berlin und Brüssel sowie Fachabteilungen für wirtschaftliche Grundsatzfragen, Sozialpolitik und Berufsbildung, Technik, Verkehrssicherheit, Umwelt, Gefahrgut und Entsorgung, Betriebswirtschaftliche Informationssysteme und EDV sowie für Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftsbeobachtung.

Das Themenspektrum des BGL reicht von Aus- und Weiterbildung über Kostenentwicklung und Logistikinformationen bis hin zu aktuellsten ökonomischen und rechtlichen Entwicklungen. Der BGL ist Ansprechpartner für Politik, Medien, Wissenschaft und Verwaltung für alle Fragen des Straßengüterverkehrs und dessen Bedeutung in der heutigen Gesellschaft.

Dies vorausgeschickt kommentiert der BGL das Konsultationspapier der Europäischen Kommission zur Überarbeitung des Gemeinschaftsrechts über das Kontrollgerät im Straßenverkehr wie folgt:

Frage 1 - Ist es wichtig, dass die Tachografen verschiedener Hersteller auf genau dieselbe Art und Weise funktionieren? Oder sollte sich die Gesetzgebung auf die wesentlichen Erfordernisse konzentrieren und den Herstellern mehr Freiräume zur Entwicklung von Lösungen und Verbesserung der Geräte geben?

Der BGL befürwortet einen definierten Spielraum für die Hersteller von Tachografen für die Entwicklung von Innovationen und Funktionsverbesserungen. In diesem Rahmen sollte es möglich sein, das Kontrollgerät an den technischen Fortschritt anzupassen, ohne eine langwierige Änderung des Anhangs 1B herbeiführen zu müssen.

Andererseits muss jedoch sichergestellt sein, dass bestimmte Grundfunktionen bei allen am Markt verfügbaren Kontrollgeräten identisch sind, damit die Fahrer problemlos mehrere Fahrzeuge mit unterschiedlichen Tachografen benutzen können, ohne auf die Spezifika der einzelnen Geräte geschult werden oder deren Handbücher lesen zu müssen. Die Identität der Grundfunktionen der Tachografen ist unverzichtbar für die korrekte Bedienung. Dies gilt auch bei den Grundfunktionen „manuelle Eingabe“, „Datendownload“, „Änderung der Fahreraktivität“, und den Schlüsselementen der Displayanzeige sowie der Datenausgabe.

Da jede Lockerung von technischen Spezifikationen Auswirkungen auf die Bedienung der Geräte haben kann, was wiederum das Risiko von Fehlbedienungen erhöht, muss das Verhältnis zwischen mehr Flexibilität einerseits und Beständigkeit zugunsten korrekter Bedienung andererseits abgewogen werden.

Frage 2 - Sollte die Gesetzgebung zum Tachografen bereits die Integration des digitalen Tachografen in eine offene fahrzeuginterne Plattform vorsehen? Falls ja, welche weiteren Anwendungen aus dem Vorschriftenbereich sollten in diese Plattform integriert werden (z.B. elektronische Maut, Unfalldatenschreiber, eCall, Geschwindigkeitskontrolle) und warum? Wäre es für das Flottenmanagement oder andere sicherheits- und schutzbezogene Anwendungen oder für die Kontrollbehörden von Interesse, über eine Fahrzeugverfolgungsfunktion in Echtzeit zu verfügen?

a) Integration des digitalen Tachografen in eine offene fahrzeuginterne Plattform:

Nach Auffassung des BGL muss das Kontrollgerät für die Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten getrennt von der Frage zur Verwendung einer offenen fahrzeuginternen Plattform gesehen und behandelt werden. Im Hinblick auf das Kontrollgerät bedeutet dies, dass die Entscheidungsfreiheit für den Unternehmer, ein sog. „Stand-Alone-Gerät“ zu verwenden, das sich nur für die Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten, also nur für die Erfüllung der Kernfunktion eines Kontrollgerätes ohne Einbindung in andere Fahrzeugsysteme eignet, bestehen bleiben muss. Dabei sollte auch die Möglichkeit erhalten bleiben, ein Gerät zu verwenden, das wie bisher in einen einheitlichen Einbauschacht eingebaut werden kann. Fahrzeuspezifische Lösungen würden die Kosten erhöhen. Ein solches Grundgerät dürfte für viele Unternehmer bereits ausreichend sein, weil sie sich z.B. nur im regionalen Wirtschaftsverkehr betätigen und/oder gar keine mautpflichtigen Fahrzeuge betreiben.

Der Ordnungsgeber sollte es jedoch erlauben, dass ein solches „Stand-Alone-Grundgerät“ in seiner kostengünstigsten Variante auch in eine offene fahrzeugspezifische Plattform eingebunden werden darf. Auch hier sollte der Preis dem Funktionsumfang entsprechen und keine Kosten für die Möglichkeit zur Erweiterung des Funktionsumfangs durch andere Anwendungen beinhalten. Beispiel: Ein Tachograf ist bei allen Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht Pflicht – die Anschaf-

fung eines Mauterfassungsmoduls ist im innerdeutschen Verkehr aber erst bei Fahrzeugen über 12 Tonnen überlegenswert. Entscheidend ist also, dass in diesem Beispiel der Unternehmer, der nur Fahrzeuge mit 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht betreibt, nicht mit Kosten für eine Funktionserweiterung zur Mauterfassung belastet wird. Da nicht alle Unternehmer Verwendung für alle Funktionserweiterungen innerhalb einer offenen Plattform haben, sollte nur derjenige für die Funktion zahlen, der davon einen Nutzen hat.

Größten Wert legt der BGL jedoch auf die Feststellung, dass die Nutzung einer offenen fahrzeuginternen Plattform auf modularer Basis nur völlig freiwillig erfolgen darf. Dem Unternehmer muss die freie Entscheidung erhalten bleiben, ob er eine Plattform nutzt und mit welchen Anwendungen diese ausgestattet ist.

- b) Welche weiteren Anwendungen aus dem Vorschriftenbereich sollten in diese Plattform integriert werden?

Für den Fall, dass sich der Unternehmer für die Verwendung einer offenen fahrzeuginternen Plattform entscheidet, sollte es das Ziel sein, sowohl die Flut von unterschiedlichen Geräten mit unterschiedlichen Anwendungen im Fahrerhaus zu verringern als auch Potenziale zur Kosteneinsparung zu eröffnen. Dabei sollten evt. IVT-Anwendungen standardisiert und interoperabel sein. Hierfür ist Voraussetzung, dass alle freiwilligen Zusatzlösungen gesondert definiert werden und sich die Zusatzkosten am Mehrwert orientieren.

Einen Einfluss auf den Preis des Tachografenmoduls dürfen zusätzliche IVT-Anwendungen, wie oben dargestellt, in einer offenen fahrzeuginternen Plattform nicht haben.

In diesem Zusammenhang ist schließlich noch darauf hinzuweisen, dass die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Daten bis heute nicht kompatibel sind mit den Datenstrukturen eines Flottenmanagementsystems.

Aus der Erwägung, dass hier voneinander getrennte Sachverhalte vorliegen, ist der BGL grundsätzlich der Auffassung, dass der Einsatz von Flottenmanagement und Fahrzeugverfolgung in Echtzeit eine freie, unternehmerische Entscheidung darstellt. Der BGL sieht deshalb keinen Anlass, Kontrollbehörden selbst bei nachvollziehbarem Interesse von diesen betrieblichen Instrumenten profitieren zu lassen.

Frage 3 - Sollte der Fern-Download des digitalen Tachografen gefördert werden? Ist ein Vorstoß auf Vorschriftenebene angemessen, um eine breite Einführung zu erleichtern?

Der BGL betrachtet die Möglichkeit zur Fernabfrage und -download von Fahrzeugspeicher- und Fahrerkartendaten als Fortschritt bei der Verwendung des digitalen Kontrollgerätes, insbesondere bei größeren Fuhrparks oder bei Fahrern/Fahrzeugen, die selten zum Standort zurückkehren. Gleichwohl steht der BGL auf dem Standpunkt, dass die Verwendung der Fernabfragetechnik auch weiterhin auf freiwilliger Basis dem Unternehmer selbst überlassen bleiben muss. Mancher Unternehmer, der vielleicht nur über ein oder zwei Fahrzeuge verfügt, die zudem noch täglich zum Standort zurückkehren, benötigt diese kostspielige Technik nicht, um seinen Verpflichtungen zum Datendownload und zur Datenspeicherung nachzukommen.

Frage 4 - Wie sind Ihre Erfahrungen aus der Praxis? Bestehen Hindernisse für den schnellen Download der Daten?

Obwohl sich der Zeitaufwand für den Datendownload seit Einführung des digitalen Kontrollgerätes im Jahre 2006 deutlich verringert hat, würde es der BGL begrüßen, wenn weitere Fortschritte in dieser Richtung erzielt werden könnten.

Frage 5 - Wie könnte die Ausrüstung modifiziert werden, um Kontrollen effizienter zu gestalten? Sollte die mobile Kontrolle fahrender Fahrzeuge angestrebt werden, um den Verwaltungsaufwand für das Gewerbe und die Kontrollorgane zu reduzieren?

Der BGL spricht sich entschieden gegen die Möglichkeit mobiler Lenk- und Ruhezeitkontrollen bei fahrenden Fahrzeugen aus:

Es könnte eine ernste Verletzung des Datenschutzes darstellen, wenn persönliche Daten des Fahrers ohne seine Kenntnis anonym und heimlich übertragen werden.

In Anbetracht der auch nach vielen Jahren der Diskussion noch immer nicht harmonisierten Auslegung der Verordnungsbestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten und der noch immer nicht harmonisierten Kontrollen, hängt die Ahndung eines vermeintlichen Verstoßes von der individuellen Beurteilung eines Sachverhaltes durch die Kontrollbehörden und den einzelnen Kontrollbeamten im jeweiligen Mitgliedstaat ab. Wenn man bedenkt, dass auch in den Reihen der einzelnen Kontrolleure noch unterschiedliche Auffassungen zur Auslegung und Anwendung einer bestimmten Vorschrift bestehen können, ist es um so wichtiger, dass der Fahrer Kenntnis von der Kontrolle hat und Gelegenheit zur Stellungnahme oder zum Vorlegen von Dokumenten, wie z. B. der Unternehmerbescheinigung oder von Entlastungsbeweisen, wie z. B. Ausdrucken, erhält. Wird ihm diese Möglichkeit durch die Automatisierung der Kontrolle genommen, so muss mit einer Zunahme nicht gerechtfertigter Bußgeldbescheide und Strafverfügungen gerechnet werden, was die Tür zu einem Kontrollmissbrauch öffnet oder sogar einer „Lizenz zum Gelddrucken“ gleich kommt. Der Verwaltungsaufwand der durch die Verteidigung gegen ungerechtfertigte Strafen auf Fahrer, Unternehmer, Behörden und Gerichte zukäme, wäre immens und würde jeden Vorteil, den das digitale Kontrollgerät mit sich bringt zunichte machen.

Des Weiteren eröffnet die Möglichkeit mobiler Kontrollen Raum für „Doppelbestrafungen“ bei tatsächlichem Vorliegen von Verstößen gegen die Sozialvorschriften. So könnte es z.B. dazu kommen, dass ein Fahrer, der grenzüberschreitende Transporte durchführt, binnen kurzer Zeit in zwei mobile Kontrollen zweier Länder kommt und zweimal sanktioniert würde.

Frage 6 - Ist das gegenwärtige Sicherheitsniveau angemessen? Könnte und sollte es andere Bewegungssensoren geben? Könnten authentifizierte Zeit/Geschwindigkeits/Ortsdaten aus dem zukünftigen europäischen GPS-System „Galileo“ als eine zweite und unabhängige Quelle von Bewegungsdaten genutzt werden, um Datensicherheit zu gewährleisten?

Der BGL hält den gegenwärtigen Sicherheitsstandard, insbesondere im Hinblick auf die in der neuen Verordnung (EG) Nr. 1266/2009 beschlossenen Maßnahmen, prinzipiell für angemessen. Eine darüber hinausgehende Erhöhung der Sicherheitsvorkehrungen ist im Hinblick auf die entstehenden Zusatzkosten nicht vertretbar. Der BGL weist allerdings darauf hin, dass bereits seit längerem ein Bewegungssensor auf dem Markt verfügbar ist, der gegen

Manipulation durch magnetische Strahlung resistent ist. Nach Informationen des BGL kann der rückwärtskompatible Geber kurzfristig für den Einbau in allen ausrüstungspflichtigen Fahrzeugen als äußerst kostengünstige Lösung dieses spezifischen Manipulationsproblems angeboten werden.

Hingegen bringt die verpflichtende Verwendung eines Galileo-Positionssignals keine zusätzliche Sicherheit, denn auch dieses Signal kann in betrügerischer Absicht ohne großen Aufwand verfälscht oder blockiert werden. Dies gilt selbstverständlich auch für andere Satellitensignale die zur Ortsbestimmung Verwendung finden.

Frage 7 - Sollte es möglich sein, andere Mittel zur Aufzeichnung von Tätigkeiten zu verwenden, wenn ein Fahrzeug nur gelegentlich im Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eingesetzt wird, zum Beispiel, wenn es von Zeit zu Zeit den in manchen Ausnahmen festgeschriebenen Bereich überschreitet?

Um die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen oder Gefährdungen der Straßenverkehrssicherheit gar nicht erst entstehen zu lassen, wenn unter Ausnahmebestimmungen fallende, aber an sich nachweispflichtige Fahrzeuge „ausnahmsweise“ doch einmal dem Geltungsbereich der Sozialvorschriften unterstellt werden, hält es der BGL für zumutbar, dass für diese Fälle die gleichen Bedingungen gelten, wie für den sonstigen gewerblichen Straßentransport.

Frage 8 - Welche Option bevorzugen Sie? Falls Sie Option 2 bevorzugen: Was sind die wichtigsten Punkte für die Kompatibilität zwischen einer neuen Generation von Tachografen und dem gegenwärtigen digitalen Tachografen, und welche anderen Teile des Systems außer Fahrerkarten sollten Ihrer Ansicht nach kompatibel sein?

Der BGL bevorzugt Option 2 mit der dort vorgesehenen „Rückwärtskompatibilität“. Eine Interoperabilität muss neben der Verwendungsmöglichkeit für vorhandene Kontrollgerätekarten auch bei der Verwendung der Downloadtools und der Geräteperipherie gegeben sein.

Frage 9 - Sollte die Gesetzgebung festschreiben, wie neue Ausrüstung in der Praxis einzuführen ist? Sollte eine Nachrüstung möglich oder zwingend vorgeschrieben sein, sollte sie anlässlich des Ersatzes defekter Ausrüstung erfolgen? Welche sind die grundlegenden Schritte bei der Einführung neuer Ausrüstung? Sollte die Bauartzulassung für Tachografen Teil der allgemeinen Bauartzulassung der Fahrzeuge sein?

Im Interesse kurzer und reibungsloser Werkstattaufenthalte muss der Austausch eines defekten Kontrollgerätes gegen ein identisches auch weiterhin möglich sein, auch wenn bereits technische weiterentwickelte Geräte am Markt verfügbar sind. Oftmals ist eine Nach- bzw. Umrüstung auf die neuste Gerätegeneration mit unverhältnismäßig hohen und daher unzumutbaren Kosten verbunden - vorausgesetzt, eine derartige Umrüstung ist technisch überhaupt möglich. In sehr vielen Fällen ist dies aber nicht der Fall.

Gleichwohl befürwortet der BGL eine weitgehende Möglichkeit zur Nachrüstung der LKW mit neuen Geräten, solange dies auf freiwilliger Basis geschieht. Eine obligatorische Nachrüstung lehnt der BGL entschieden ab.

Frage 10 - Sollte die Durchführung von Feldversuchen vor Beantragung der Bauartgenehmigung ermöglicht werden, bei Beachtung derselben Sicherheitsstandards? Wie sollten die Feldversuche eingegrenzt werden (geografisch, Anzahl der Ausrüstungen, Dauer der Feldversuche etc.)?

Transportunternehmer haben ein großes Interesse an ausgereiften, verlässlich funktionierenden Tachografen. Feldversuche sind ein geeignetes Mittel, die Zuverlässigkeit und Praktikabilität von Neuerungen zu testen, bevor sie in den Markt eingeführt werden. Der BGL begrüßt deshalb die Durchführung von europaweiten Feldversuchen mit zahlenmäßig limitierten Geräten, die noch keine Bauartgenehmigung erhalten haben, über eine bestimmte zeitliche Dauer. Für diese noch nicht bauartgenehmigten Versuchsgeräte sind von den nationalen Genehmigungsbehörden Ausnahmegenehmigungen zu erteilen, die auch bei grenzüberschreitenden Verkehren von den Kontrollbeamten der Mitgliedstaaten anerkannt werden müssen.

Frage 11 - Welche Option bevorzugen Sie? Falls Sie Option 2 oder 3 wünschen, für welche Teile: Plomben, Downloadgeräte, Kontrollgeräte, Instrumente zur Kalibrierung, etc.?

Der BGL ist der Ansicht, dass Produkte wie z.B. Downloadtools, Kontrollausrüstung oder Auswertesoftware in den Betrieben, die bisher nicht einer Typzulassung unterliegen, in Zukunft einem definierten Standard genügen sollten. Derzeit gibt es eine große Produktpalette an Speichergeräten und Software mit höchst unterschiedlicher Qualität. Da die Unternehmer aber von einer gesetzeskonformen Speicherung der Daten abhängig sind, ist die Einhaltung gewisser Produktstandards unverzichtbar.

In diesem Zusammenhang ist es unbedingt erforderlich, dass unverzüglich eine einheitliche Auswertesoftware für Kontrollbehörden und Unternehmer auf der Basis einer gemeinschaftsweit einheitlichen Auslegung der Verordnungen 561/2006, 3821/85 und der Richtlinie 2006/22/EG entwickelt wird. Unterschiedliche Ansichten zwischen Kontrollbeamten und Unternehmer, ob ein Verstoß vorliegt oder nicht, gehörten damit der Vergangenheit an.

Weiterhin ist die Entwicklung eines standardisierten Verfahrens für die Plombierung des Kontrollgeräts erforderlich.

Frage 12 - Ist die gegenwärtige Art der Anpassung der Spezifikationen zufriedenstellend? Wer sollte für die Anpassung der technischen Anforderungen zuständig sein? Welches ist Ihre bevorzugte Option?

Die Geschwindigkeit der technischen Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Kontrollgeräte hat gezeigt, dass es notwendig ist, schnell reagieren zu können. Deshalb ist der BGL der Ansicht, dass das in Option 1 aufgezeigte Komitologieverfahren einen guten Kompromiss darstellt, relativ schnell und effizient Änderungen umzusetzen und dabei auch die Belange der Nutzer, wie Fahrer, Unternehmer und Behörden zu berücksichtigen.

Frage 13 - Sollte die Vertrauenswürdigkeit von Werkstätten verbessert werden? Wenn ja, wie? Wie können Interessenkonflikte bei Werkstätten vermieden werden, die davon leben, ihre Dienste einzelnen Kunden anzubieten, aber gleichzeitig eine wichtige Rolle bei der Sicherheit des Kontrollgerätes spielen?

In Anbetracht der gesetzlichen Voraussetzungen in den Mitgliedstaaten, die erfüllt werden müssen, um als Werkstatt für die Reparatur, Wartung und Prüfung von Tachografen zugelassen zu werden, erscheint die derzeitige Situation als nicht verbesserungsbedürftig.

Frage 14 - Welche Angaben sollten vom Fahrer manuell eingegeben werden? Welche Angaben sollte das Kontrollgerät automatisch aufzeichnen? Ist es angemessen, Ortsangaben genauer zu erfassen (z.B. mit GPS oder GNSS)?

Die ursprüngliche Motivation zur Ablösung des analogen Tachografen durch ein digitales Kontrollgerät bestand in dem angestrebten Wechsel von der Tachoscheibe und handschriftlichen Aufzeichnungen zu digitalen Aufzeichnungen. Leider konnte der Wechsel bis heute nicht vollständig vollzogen werden, wie die noch immer notwendige Unternehmerbescheinigung von Fahreraktivitäten, die nicht vom Kontrollgerät erfasst wurden, belegt. Es sollte deshalb alles daran gesetzt werden, dass in Zukunft die vom Kontrollgerät auf der Fahrerkarte aufgezeichneten Tätigkeiten in Verbindung mit den vom Fahrer manuell eingegebenen Aufzeichnungen ausreichen.

Wie zuvor ausgeführt, hilft ein automatischer Ortseintrag via GPS-Signal nicht, um Manipulationen des Kontrollgerätes zu verhindern, da auch dieses Signal manipuliert bzw. unterdrückt werden kann. Insofern stehen die zu erwartenden Kosten für eine obligatorische Anbindung an ein GPS-Positioning-System nicht im Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

Im Interesse einer besseren Kontrolle sieht der BGL jedoch die Wiedereinführung der Ortsangabe anstelle der derzeit vorgeschriebenen Landesangabe als erforderlich an. Hierbei kann es jedoch dem Hersteller überlassen werden, ob die Ortsangabe automatisiert oder manuell realisiert werden soll.

Frage 15 - Sollte die Verordnung den elektronischen Datenaustausch zwischen den Karten ausgebenden Behörden über ausgegebene Karten explizit vorsehen?

Da ein Fahrer, der im Besitz mehrerer Fahrerkarten ist, faktisch nicht mehr kontrolliert werden kann, sollte nach Ansicht des BGL ein Datenaustausch der kartenausgebenden Behörden auch grenzüberschreitend verpflichtend vorgeschrieben werden. Dieser Austausch sollte über das für diese Zwecke konzipierte TACHOnet-System erfolgen und auch die AETR-Zeichnerstaaten einbeziehen.

Frage 16 - Sollte die Verordnung explizit Warnmeldungen für Fahrer vorsehen, um die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten zu verbessern? Sollte es Herstellern freigestellt sein, derartige Warnmeldungen als ein optionales Hilfsmittel anzubieten, zusammen mit zusätzlichen Warnhinweisen für andere Aspekte als der durchgängigen Lenkzeit?

Nach Auffassung des BGL könnten die an sich hilfreichen Warnmeldungen nicht nur bei geänderter Gesetzeslage, sondern in Anbetracht der noch immer nicht harmonisierten

Auslegung und vor allem Kontrollen der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen zu ernsthaften Problemen führen. Es könnte z.B. vorkommen, dass der Fahrer der Meinung ist, eine Lenkzeitunterbrechung einlegen zu müssen, das Kontrollgerät aber auf Grund der im Herstellerland zutreffenden Programmierung keine Warnmeldung ausgibt. Falls der Fahrer im Vertrauen auf das Kontrollgerät einen Verstoß begeht, stellt sich die Frage, wer für diesen Verstoß verantwortlich ist. Der Fahrer oder der Gerätehersteller? Bei dieser unbefriedigenden Situation ist der BGL der Meinung, dass in der Verordnung festgelegte Warnmeldungen so lange kontraproduktiv sein werden, wie eine harmonisierte Auslegung der VO (EG) Nr. 561/2006 nicht existiert.

Frage 17 - Haben Sie sonstige Anmerkungen oder Vorschläge, die Ihrer Meinung nach bei der Überarbeitung der europäischen Gesetzgebung zum Kontrollgerät in Betracht gezogen werden sollten?

Nach Ansicht des BGL könnte eine neue Gerätegeneration eine Warnmeldung für den Fall ausgeben, wenn Gefahr besteht, dass noch nicht herunter geladene Fahrerkartendaten überschrieben werden. Diese Warnung könnte in der Weise realisiert werden, dass am Punkt des letzten Downloads eine Markierung gesetzt wird, die bei der genannten Gefahr das Kontrollgerät zur Warnung veranlasst.

Frage 18 - Möchten Sie andere Maßnahmen vorschlagen, um das Kontrollgerät benutzerfreundlicher zu machen und die Zuverlässigkeit der Kontrollen zu verbessern?

Die Kontrollrichtlinie 2006/22/EG bestimmt, über welche Mindestausrüstung die Kontrollbeamten verfügen müssen. Außerdem verpflichtet sie die Mitgliedstaaten, ihre Kontrollbeamten ausreichend zu schulen. Einige Mitgliedstaaten scheinen diesen Verpflichtungen jedoch nicht ausreichend nachzukommen, was sehr nachteilige Auswirkungen auf Qualität und Effizienz der Kontrollen hat. Die EU-Kommission sollte deshalb auf die Einhaltung der in der Richtlinie 2006/22/EG niedergelegten Mindeststandards für das Training und die Ausrüstung der Kontrollbeamten hinwirken.

Ge/
Frankfurt am Main, den 25. Februar 2010