

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

e-mail: tren-e1-consultation-transports@ec.europa.eu

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrs politik@wko.at
W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/04/10/GS/Sa
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
01.03.2010

EU-Konsultation Kontrollgerät; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Anhörungsbogens mit zahlreichen Fragen im Rahmen eines Konsultationsverfahrens und nehmen wie folgt Stellung:

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?

Es muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass bestimmte Grundfunktionen und deren Symbole bei allen am Markt verfügbaren Kontrollgeräten identisch sind, damit die Fahrer problemlos verschiedene Fahrzeuge mit unterschiedlichen Tachografen nutzen können, ohne auf die Spezifika der einzelnen Geräte geschult zu werden oder deren Handbücher lesen zu müssen, was auch das Risiko von Fehlbedienungen erhöhen würde. Die technische Kompatibilität (Karte-Gerät) muss gewährleistet sein, Datensätze sollten ident sein.

Unter Beachtung vorgenannter Voraussetzungen sollte es den Herstellern im Übrigen aber möglich sein, das Kontrollgerät an den technischen Fortschritt anzupassen, ohne eine langwierige Änderung des Anhangs 1B herbeiführen zu müssen.

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?

Wir unterstützen grundsätzlich die Entwicklung einer offenen fahrzeuginternen Plattform, die es ermöglicht, unterschiedliche intelligente Verkehrsdienstleistungen einzubinden. Ziel sollte es aber sein, die Flut von unterschiedlichen Geräten mit unterschiedlichen Anwendungen im Fahrerhaus zu verringern. Entscheidend ist im Übrigen, dass die Einführung der Zusatzfunktionen nur auf freiwilliger Basis erfolgt. Der Unternehmer muss weiterhin frei entscheiden können ob, wie und welche IVT-Geräte und Anwendungen er einsetzen möchte.

Generell: Zusatzfunktionen überfrachten Geräte, damit wird die Bedienbarkeit bei einem Fahrzeugwechsel für das Personal zu einem Problem. Dies kann die Verkehrssicherheit beeinflussen. Weitere Anwendungen sollten daher im Vorschriftenbereich von EU und AETR gemeinsam geregelt werden, auch zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrung. Außerdem berührt die Frage Bereiche des Datenschutzes, dieser Aspekt ist erst noch zu überprüfen.

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

Die Möglichkeit zur Fernabfrage und -download von Fahrzeugspeicher- und Fahrerkartendaten kann als Fortschritt bei der Verwendung des digitalen Kontrollgerätes gesehen werden. Besonders bei solchen Fuhrparks, deren Administration über mehrere Standorte verteilt ist und deren Fahrzeuge nicht täglich zum jeweiligen Standort zurückkehren (können), scheint dies sinnvoll. Gleichwohl muss aber sichergestellt werden, dass die Verwendung der - derzeit noch recht kostspieligen - Fernabfragetechnik auch weiterhin auf freiwilliger Basis dem Unternehmer selbst überlassen bleibt.

Ob Vorteile bei Kontrollmaßnahmen vorhanden sind, wird derzeit bezweifelt, da die zahlreichen nach wie vor notwendigen Papierdokumente für eine abschließende Beurteilung vor Ort fehlen. Festzuhalten ist, dass wir die derzeitig übliche Vorgangsweise, neben den elektronischen Aufzeichnungen papierene Unterlagen mitführen zu müssen, prinzipiell ablehnen.

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

Obwohl sich die Zeitspanne für den Datendownload seit Einführung des digitalen Kontrollgerätes im Jahre 2006 bei den neueren Gerätegenerationen schon deutlich verringert hat, würden wir es begrüßen, wenn weitere Fortschritte in dieser Richtung erzielt werden. Von Seiten der Unternehmer wird die Downloadgeschwindigkeit massiv als zu langsam kritisiert, manche Downloads des Fahrzeugmassenspeichers nehmen 30 Minuten und mehr in Anspruch, was bei großen Fuhrparks einen enormen administrativen und zeitlichen Aufwand mit sich bringt! Eine Erhöhung der Downloadgeschwindigkeit sowohl von Fahrerkarte als auch Massenspeicher wäre dringend notwendig.

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?

Die Möglichkeit mobiler Lenk- und Ruhezeitkontrollen bei fahrenden Fahrzeugen wird entschieden abgelehnt.

Zum einen ist eine ernste Verletzung des Datenschutzes zu befürchten, wenn persönliche Daten des Fahrers ohne seine Kenntnis heimlich übertragen werden. Zum anderen hängt die Ahndung eines vermeintlichen Verstoßes auch immer von der individuellen Beurteilung eines

Sachverhaltes durch den Kontrollbeamten und die Kontrollbehörden im jeweiligen Mitgliedstaat ab. Wenn man bedenkt, dass auch in den Reihen der einzelnen Kontrolleure und Behörden verschiedener Länder noch unterschiedliche Auffassungen zur Auslegung und Anwendung einer bestimmten Vorschrift bestehen, ist es um so wichtiger, dass der Fahrer Kenntnis von der Kontrolle hat und Gelegenheit zur Stellungnahme oder zum Vorlegen von Dokumenten bekommt.

Der Charakter der Anhaltung muss somit gewahrt bleiben, da aufgrund des Mischbetriebes (analoge/digitale Kontrollgerät) nach wie vor Fahrzeuge mit analogem (Tachoscheiben) Kontrollgerät verkehren und daher die Arten der Aufzeichnung unterschiedlich sind. Solche Arten von Kontrollen wären eine massive Benachteiligung von Fahrzeugen, die mit digitalem Kontrollgerät ausgerüstet sind.

Als Effizienzverbesserung wird die Verbesserung der Möglichkeit gesehen, weitere Informationen auf der Fahrerkarte/Massenspeicher zu speichern. Die derzeitigen eingeschränkten Möglichkeiten (Korrekturen für den laufenden Tag bis 24 Uhr, am Beginn des Arbeitstages nur ab 0.00 Uhr) sind zu gering und verursachen die - wie wir meinen, im Zeitalter der elektronischen Datenerfassung unnötigen zusätzlichen papierenen Bestätigungen. Dieser systembedingte Verwaltungsaufwand gilt es zu reduzieren. Als weitere Vorteil der erweiterten Datenkorrektur am Gerät zählt: Nicht zu erstellende Dokumente müssen nicht vorgelegt werden, können nicht innerhalb der 28 Tage-Frist verloren gehen, brauchen nicht zusätzlich zu den elektronischen Daten kontrolliert werden und mit letzteren abgeglichen werden, da alle Informationen kompakt elektronisch gespeichert sind.

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?

Manipulationen am digitalen Kontrollgerät stellen ernsthafte Probleme dar. Daher sollte das Sicherheitsniveau weiter erhöht werden. Allerdings müssen bei einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus die entstehenden Zusatzkosten bedacht werden. Die verpflichtende Verwendung eines Positionssignals schließt bedauerlicherweise die Gefahr nicht aus, dass das Signal in betrügerischer Absicht verfälscht oder blockiert wird. Vielmehr sollte eine Manipulation von außen (mit oder ohne Zuhilfenahme von Software oder mit Magneten bei Sensoren) erschwert werden. Dabei ist auf die bereits gemachten Erfahrungen in der Praxis einzugehen. Manipulationen sind hart zu bestrafen.

Die Speicherung weiterer Bewegungsdaten kann zu einem Datenschutzproblem führen - dies wäre zu überprüfen.

Die Nutzung von Galileo darf nicht zu weiteren Zahlungen der Transportwirtschaft für diese Dienste führen, da diese Kosten von den Warenversendern nicht ersetzt werden.

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?

Ja, es muss jedoch jedenfalls sichergestellt werden, dass Wettbewerbsverzerrungen und Missbrauch vermieden werden. Auch wichtig ist, dass die Ausnahmeregeln EU-weit harmonisiert

sind und gleichermaßen von den kontrollierenden Behörden anerkannt werden. Die derzeitige Situation ist nicht einheitlich genug und daher nicht zufriedenstellend!

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?

Wir bevorzugen Option 2. Eine Interoperabilität muss neben der Verwendungsmöglichkeit für vorhandene Fahrer- und Unternehmerkarten bei der Verwendung aller Downloadtools, Softwareprogramme und insbesondere bei der Geräteperipherie, die auf die USB-Technologie zugreift zumindestens gegeben sein. Option 3 verbietet sich wegen der entstehenden (unnötigen) Kostenbelastungssituation, unterschiedliche Systeme parallel zu betreiben.

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?

Eine obligatorische Nachrüstungsverpflichtung lehnen wir entschieden ab. Unterstützt wird hingegen die freiwillige Möglichkeit zur Nachrüstung von neuen Geräten. Im Falle eines Austauschs des Kontrollgerätes sollte es möglich sein, das defekte Gerät mit einem identischen zu ersetzen und zwar auch dann, wenn bereits technische weiterentwickelte Geräte am Markt verfügbar sind. Denn oftmals ist eine Nach- bzw. Umrüstung auf die neuste Gerätegeneration mit technischen Anpassungsproblemen und daher mit unverhältnismäßig hohen und daher unzumutbaren Kosten verbunden.

Die Bauartzulassungen sollen getrennt bleiben, da sonst der Gerätewechsel erschwert wird. Neue Ausrüstung kann nur unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte zu Frage 8 geschehen.

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.)?

Feldversuche sind ein geeignetes Mittel, die Zuverlässigkeit und Praktikabilität von Neuerungen zu testen, bevor sie in den Markt eingeführt werden. Die Durchführung von Feldversuchen mit zahlenmäßig limitierten Geräten über eine bestimmte zeitliche Dauer wird daher begrüßt. Allerdings muss der Grundsatz der Freiwilligkeit und Kompatibilität zu anderen Systemen berücksichtigt werden.

Feldversuche dürfen nicht dazu missbraucht werden, für bestimmte lokale Regionen/ein Land eine Sonderlösung auf unbestimmte Zeit einzuführen. Feldversuche sind daher von der EU zu definieren (Umfang, Dauer, max. Teilnehmerzahl, ...) zu genehmigen und zu überwachen.

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

Option 3, Downloadtools, Kontrollausrüstung oder andere Auswertesoftware in den Betrieben, die bisher nicht einer Typzulassung unterliegen, sollten in Zukunft beim/vom Hersteller zertifiziert werden. Denn 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 Prüfung und Zulassung der genannten Produkte unverzichtbar.

In diesem Zusammenhang wäre es zu begrüßen, wenn auch für die Kontrollbehörden eine einheitliche Kontrollsoftware auf der Basis einer gemeinschaftsweit einheitlichen Auslegung der Verordnungen 561/2006, 3821/85 und der Richtlinie 2006/22/EG entwickelt würde.

Unterschiedliche Ansichten, ob ein Verstoß vorliegt oder nicht, könnten damit der Vergangenheit angehören.

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. Das in Option 1 aufgezeigte Komitologieverfahren ist am ehesten geeignet, relativ schnell und effizient Änderungen umzusetzen und dabei auch die Belange der Nutzer, wie Fahrer, Unternehmer und Behörden zu berücksichtigen. Allerdings sollte die Transparenz eines solchen Komitologieverfahrens deutlich erhöht werden.

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 Kontrollgeräts 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. Sollte jedoch eine Änderung der bestehenden Situation geplant sein, sprechen wir uns für EU-weit gültige Kriterien aus, um ein einheitliches Niveau ohne Wettbewerbsverzerrung zu erhalten.

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 Einführung des digitalen Kontrollgeräts bestand darin, dem Fahrer und Unternehmer die Dokumentation durch eine durchgängige Aufzeichnung der Tätigkeiten zu erleichtern. Leider konnte der Wechsel bis heute nicht vollständig vollzogen werden, wie die noch immer notwendige Unternehmerbestätigung von Fahreraktivitäten, die nicht im Kontrollgerät erfasst werden können, 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, ohne dass zusätzliche Dokumente erforderlich sind. Manuelle Eingabenotwendigkeiten sollten sich daher auf echte Ausnahmesituationen (Defekte, Verlust der Fahrerkarte oder dgl.) beschränken. Ein Schritt in diese Richtung wäre es, die Möglichkeit am Gerät zu schaffen, manuelle Nachträge für alle Tage zu machen, die zwischen der letzten Kartenentnahme und dem neuerlichen Stecken der Karte liegen. Derzeit sind Nachträge nur möglich für den Tag der Entnahme und den Tag des neuerlichen Steckens der Fahrerkarte, auch wenn dazwischen mehrere Tage liegen.

Es wird keine Notwendigkeit gesehen, Ortsangaben zwingend genauer zu erfassen. Zum einen können Manipulationen nicht ausgeschlossen werden und zum anderen steht der zu erwartende Nutzen in keinem Verhältnis zu den Kosten.

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

Ja, da ein Fahrer, der im Besitz mehrerer Fahrerkarten ist, faktisch nicht mehr kontrolliert werden kann, sollte ein Datenaustausch der kartenausgebenden Behörden grenzüberschreitend verpflichtend vorgeschrieben werden. Dieser Austausch könnte über das für diese Zwecke konzipierte TACHOnet-System erfolgen.

Manipulationen durch mehrere Fahrerkarten, ausgestellt auf einen Lenker, müssen unterbunden werden.

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?

Warnmeldungen können an sich hilfreich sein, es wird jedoch zu bedenken sein, dass dies in Anbetracht der noch immer nicht harmonisierten Auslegung und Kontrollen der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen zu ernsthaften Problemen führen kann. 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? Unter Berücksichtigung vorgenannter Situation sind wir 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. Selbst dann sollten Warnmeldungen eine Zusatzoption des Herstellers sein, die vom Lenker besonders aktiviert werden muss. Zusätzlich müssen sie an etwaige gesetzliche Sonderregelungen (wie sie beispielsweise im Kraftfahrlinienverkehr bestehen) anpassbar sein.

Es wäre denkbar, dass eine neue Gerätegeneration eine Warnmeldung für den Fall ausgibt, 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 17 - Haben Sie sonstige Anmerkungen oder Vorschläge, die Ihrer Meinung nach bei der Überarbeitung der europäischen Gesetzgebung zum Kontrollgerät in Betracht gezogen werden sollten?

Wir begrüßen die Durchführung dieses Konsultationsverfahrens, denn seit Einführung des digitalen Kontrollgerätes haben Fahrer und Unternehmer, ebenso wie auch Kontrollbehörden und Hersteller, zahlreiche Probleme in Bezug auf die technische Spezifikation und praktische Handhabung der Geräte in der täglichen Praxis festgestellt.

Der Digitale Tachograf zeichnet minutengenau sämtliche Lenkerdaten auf, sodass auch Überschreitungen der Lenkzeit bzw. verkürzte Ruhezeiten im Minutenbereich als Übertretungen gekennzeichnet und ausgeworfen werden. Hier sollten europaweit sinnvolle Toleranzen definiert

werden, die verpflichtend von den Kontrollbehörden zu beachten sind, innerhalb deren nicht sofort eine Bestrafung des Lenkers sondern eine bloße Abmahnung erfolgen soll. Um eventuellen generellen Einwänden vorzukehren, sollte dazu grundsätzlich klargestellt werden, dass auch bei der Festlegung straffreier Toleranzen zu den Lenk- und Ruhezeiten die systematische Übertretung der Lenkzeiten bzw. Unterschreitung der Ruhezeiten selbst im Rahmen dieser Toleranzen in Folge ihrer Regelmäßigkeit wiederum eine Übertretung darstellen kann. Es sollte also eine saubere Lösung gefunden werden, sodass echte Bagatellübertretungen straffrei gestellt werden und echte bzw. permanente Übertretungen geahndet werden.

Weiters wird angeregt, die Preise für die unterschiedlichen Kartenarten EU-weit zu vereinheitlichen. Es ist nicht nachvollziehbar warum die Bandbreite bspw. für Fahrerkarten von billig bis extrem überteuert reicht. Dies lässt den Schluss einer willkürlichen Festsetzung der Kartenpreise zu. Nachdem Chipkarten in der Herstellung nur einen geringen Kostenaufwand verursachen sind Preise wie z.B. 70 Euro für eine Fahrerkarte in Österreich nicht nachvollziehbar und argumentierbar, daher sollte es eine deutliche Verbilligung dieser Karten geben. Weiters sollte darauf geachtet werden, dass es genau definierte einheitliche Herstellungsstandards für Fahrerkarten gibt (Material etc.) so dass Fahrerkarten nicht aus billigen Imitaten hergestellt werden können bzw. bestehende Fahrerkarten nicht verfälscht werden können.

Abschließend ist anzumerken, dass die einheitliche Auslegung und Anwendung der Verordnungen 561/2006, 3821/85 und der Richtlinie 2006/22/EG in den Mitgliedstaaten weiter vorangetrieben werden muss.

Last but not least ist in diesem Zusammenhang auch zu erwähnen, dass das zur Unterstützung bzw. Vereinfachung der Erfüllung der Kontrollgerätpflichten geschaffene EU-Formblatt betreffend Bescheinigung von Tätigkeiten weiter verbessert werden muss. Das Formblatt ist nach wie vor nicht ausreichend praxistauglich, da seine Inhalte zum Teil interpretationsbedürftig sind und noch immer nicht alle in der betrieblichen Praxis auftretenden Nicht-Lenk-Zeiten abbildet (z.B. tageweise Nicht-Arbeit bei Teilzeitbeschäftigung).

Problematisch ist außerdem das Faktum, dass das Formblatt in den EU-Mitgliedstaaten nicht verpflichtend eingeführt werden muss, woraus sich für den einzelnen Fahrer/Unternehmer große Administrationsprobleme bei internationalen Transporten ergeben, da bedauerlicherweise keine europaweit harmonisierte Rechtslage besteht.

Auch dieser - mit dem digitalen Kontrollgerät unmittelbar im Zusammenhang stehende - wichtige Punkt sollte daher unbedingt verbessert werden.

Die Ausnahmen sind EU-weit zu vereinheitlichen und dann verpflichtend umzusetzen. Ein zusätzliches Wahlrecht der Mitgliedstaaten ist zu beseitigen. Wir sprechen uns für weitere Erleichterungen im Bereich der von Handwerkern genutzten Fahrzeuge aus. Eine EU-rechtliche Harmonisierung der Gewichtswerte mit dem geltenden/zukünftigen Führerscheinrecht ist wünschenswert.

Eine Miteinbeziehung von Fahrzeugen unter 3,5 t hzG in das vorhandene Rechtssystem - wie es für die Zukunft schon diskutiert wird - wird strikt abgelehnt. Einem immensen Verwaltungsaufwand, da gerade kleine und kleinste Firmen betroffen wären, deren Fahrleistung nicht mit der der großer Lkw-Betreiber vergleichbar sind, steht kaum ein wesentlicher Sicherheitsgewinn entgegen.

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

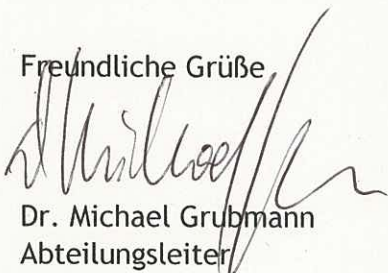
Die Kontrollrichtlinie 2006/22/EG bestimmt, über welche Mindestausrüstung die Kontrollbeamten verfügen müssen. Außerdem verpflichtet sie die Mitgliedstaaten, ihre Kontrollbeamten ausreichend zu schulen. Einige Mitgliedstaaten scheinen diesen Verpflichtungen jedoch nicht ausreichend nachzukommen, was 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.

Bei Kontrollen in der EU sollten ein EU-weit einheitliches Kontrollformular und Kontrollprotokoll eingeführt werden. Das EU-Kontrollprotokoll muss verpflichtend dem Lenker ausgehändigt werden. Weiters sollten genau festgelegte Toleranzen bei Kontrollen angewandt werden. Werden Übertretungen in einem EU-Mitgliedstaat von den Kontrollorganen toleriert und entsprechend auf dem EU-Kontrollprotokoll vermerkt, dann dürfen diese Übertretungen nicht mehr in einem anderen Mitgliedstaat sanktioniert werden.

Ein weiteres Problem stellen auch häufige Wechsel der Fahrerkarten und der Fahrzeuge dar, wie sie beispielsweise im Kraftfahrlinienverkehr vorkommen. Hier wird der Verkehr nach dem Prinzip „Ablöse auf der Strecke“ betrieben. Dies bedeutet, dass ein Fahrer während seines Dienstes auf mehreren (mit fahrzeugbezogenen Fahrtenschreiber und/oder digitalem Kontrollgerät ausgestatteten) Fahrzeugen tätig wird. Die Fahrerkarte verbleibt also nicht dauerhaft im Kontrollgerät, sondern muss bei jedem Fahrer- und Fahrzeugwechsel heraus- und sodann beim neuerlichen Fahrtantritt wieder ins nächste Kontrollgerät hineingesteckt werden. Der Fahrerwechsel passiert regelmäßig auf offener Straße, sodass dieser so kurz wie möglich gehalten werden muss, um nicht andere Verkehrsteilnehmer an der Weiterfahrt zu behindern sowie den Fahrgästen keine ungebührlich langen Wartezeiten zuzumuten. Die Fahrerkarten sind aber nicht auf den häufigen Wechsel ausgelegt, sodass es durch die ständigen Fahrer- und Fahrzeugwechsel nunmehr schon teilweise zu Geräteproblemen (wie bspw. Absturz des Kontrollgerätes, Steckenbleiben der Fahrerkarte) kommt.

Die WKÖ ersucht um Berücksichtigung der vorgebrachten Anliegen bei der Erstellung der Position an die Europäische Kommission.

Freundliche Grüße



Dr. Michael Grubmann
Abteilungsleiter