

Antwort zur Konsultation der EU-Kommission zur Weiterentwicklung des digitalen Kontrollgerätes

Frage 1: Ist es wichtig, dass die Geräte verschiedener Hersteller in exakt der gleichen Weise funktionieren? Oder sollte die Rechtsprechung sich vielmehr auf die grundlegendsten Anforderungen beschränken und den Herstellern mehr Freiheit zur Entwicklung von Lösungen und zur Verbesserung der Geräte einräumen?

Antwort: Kompatibilität und Interoperabilität zwischen allen Marken und Herstellern und auch zwischen der neuen und der alten Gerätegeneration ist zwingend vorzuschreiben, insbesondere um die einheitliche Handhabung und einheitliche Infrastruktur zur Auslesung der Daten bei großen Fuhrparks mit Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller zu gewährleisten.

Frage 2: Sollte der Rechtsrahmen zum digitalen Tachographen bereits die Einbeziehung des digitalen Tachographen in offene, im Fahrzeug integrierte Plattformen vorsehen? Wenn ja, welche anderen (staatlich) lenkenden Maßnahmen sollten in dieser Plattform integriert sein (e-Maut, Aufzeichnungsgeräte für Unfallermittlungen, E-Call, Geschwindigkeitskontrollsysteme) und warum? Wäre es interessant für das Flottenmanagement oder andere Anwendungen, die mit der Straßensicherheit oder der Transportsicherheit in Verbindung stehen (nicht die des Strafvollzugs/-ermittlung) Echtzeit-Nachverfolgungsfunktionen zu haben?

Antwort: Eine Verknüpfung von Diensten und Kontrollgerät scheint wenig sinnvoll. In der Praxis ergeben sich zahlreiche unterschiedliche Anwendungsfälle für zusätzliche Dienstleistungen, die je nach betrieblichen Anforderungen höchst unterschiedlich ausfallen können. Alleine eine einheitliche Plattform für die Bezahlung von allen erhobenen Mautgebühren scheint sinnvoll und wünschenswert, sofern EU-weit durchsetzbar.

Frage 3: Sollte der Fern-Download des digitalen Tachographen gefördert werden? Ist hierzu ein behördlich regelnder Ansatz nötig, um die Einführung auf breiter Basis zu vereinfachen?

Antwort: unter Einhaltung datenschutzrechtlicher Auflagen scheint dem Ferndownload nichts entgegen zu stehen, wenn die grundsätzliche Sicherheit des Datentransfers gewährleistet ist. Sofern nur „Betriebszustände“ abgeglichen werden (z.B. Meldung: „keine Verstöße“ oder Meldung „Verstoß liegt vor“) kann zum einen der Datenabgleich sehr schnell erfolgen und zum anderen werden keine schützenswerten Daten (z.B. personenbezogene Daten) übertragen. Breite Akzeptanz wird mit Sicherheit auf Anhieb nur dann erzielt, wenn es sich um ein (gesetzlich vorgeschriebenes) Standard-Feature handelt, dass zur Basisausstattung des Tachographen zählt. Eine freiwillige - und damit mit Mehrkosten verbundene - Lösung wird mit Sicherheit nicht auf Anhieb auf eine große Akzeptanz stoßen, da die ortsgebundene Datenabfrage bereits etabliert ist und den Ansprüchen der meisten Unternehmen genügt.

Frage 4: Wie sieht Ihre praktische Erfahrung aus? Gibt es irgendwelche Hindernisse beim zügigen Download der Daten?

Derzeit bedingt durch den Einsatz von hoffnungslos veralteter Übertragungstechnik: Ja. Der Zeitaufwand bei Auslesen der diversen Karten ist enorm. Diese Probleme werden sich mit Überarbeitung der technischen Anhänge und Einsatz neuer Technologie hoffentlich erledigen.

Frage 5: Sollten die Geräte hinsichtlich der Effizienz und Vereinfachung von Kontrollen geändert werden? Sollte die mobile Kontrolle von fahrenden Fahrzeugen zum Ziel erklärt werden, um administrativen Aufwand für die Kontrollorgane und die Industrie zu senken?

Siehe Frage 3: Einhaltung datenschutzrechtlicher Auflagen ist Voraussetzung. Mobile Kontrollen – sofern sie nicht flächendeckend, beispielsweise unter Einsatz der Mauterfassungssysteme sondern anlass- und stichprobenbezogen erfolgt – könnten Zeitersparnis bewirken.

Frage 6: Ist das gegenwärtige Sicherheitsniveau angemessen? Kann und sollte es andere Arten der Bewegungsmeldung geben? Könnte die authentifizierten Angaben zu Zeit/Geschwindigkeit/Position des zukünftigen europäischen Satelliten-Systems Galileo als zweite und unabhängige Quelle der Bewegungsmeldung dienen, um die Sicherheit der Daten zu gewährleisten?

Siehe Frage 3: Einhaltung datenschutzrechtlicher Auflagen ist Voraussetzung. Gegen den Einsatz von Galileo als alternative oder zweite Quelle zur Ortsbestimmung scheint nichts zu sprechen.

Frage 7: Sollte es für den Fall, dass ein Fahrzeug nur sporadisch im Geltungsbereich der VO 561/2006 eingesetzt wird (z.B. wenn von Zeit zu Zeit der Radius, der in einigen Ausnahmen gesetzt wird, überschritten wird) möglich sein, unter verschiedenen Aufzeichnungsmodi zu wählen?

Hier sollte es generell zu einer Lockerung der Auflagen kommen, da es im betrieblichen Alltag für eine ganze Reihe von Fahrtätigkeiten immer wieder zu Konflikten mit den Regelungen kommt. Diese Einsatzarten fallen an sich nicht unter den Regelungsansatz der VO 561/2006 (Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, Schaffung von Mindeststandards für Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) und könnten daher ebenfalls als allgemeine Ausnahmen definiert werden.

Beispiel sind z.B. Werkstattfahrten (Fahrzeug wird vom eigenen Reparaturbetrieb instand gesetzt und zu Testfahrten eingesetzt), Umparkierungen auf dem eigenen Werksgelände, Nachrückvorgänge auf dem Kundengelände, Überführungsfahrten (LKW wird überstellt, bspw. im Mietfahrzeuggeschäft). Lösung hierfür wäre z.B. die Schaffung einer eigenen „Werkstattkarte“, die auch Fahrern ohne gültigen Führerschein das Bewegen von Fahrzeugen auf dem eigenen Werksgelände erlaubt oder die Schaffung einer eigens dafür vorgesehenen Betriebsart.

Weitere Problemfälle sind unvorhersehbare Zwischenfälle wie Staus, Unfälle, defekte Verkehrsmittel (Fähre, Containerübergabestationen, Huckepack-Züge, etc.). Auch hier sollte die Möglichkeit der ggf. nachträglichen Erfassung / Korrekturbuchung dieser Ausnahmesituationen vorgesehen werden, die derzeit zwangsläufig in Bußgeldverfahren münden.

Frage 8: Welche Möglichkeit ziehen Sie vor? Im Falle, dass sie Möglichkeit 2 vorziehen, welches sind für Sie die wichtigsten Aspekte der Kompatibilität zwischen einer neuen und der aktuellen Gerätegeneration und welche anderen Bestandteile der Ausrüstung außer den Fahrerkarten sollten ebenfalls kompatibel sein?

Möglichkeit 1: Es sollte keine neue Gerätegeneration eingeführt werden, volle Interoperabilität mit den existierenden Geräten soll für kommende Generationen zwingend vorgeschrieben werden.

Möglichkeit 2: Planung einer neuen Gerätegeneration unter der Voraussetzung, dass zumindest die Fahrerkarten (und andere Teile der Ausstattung) mit der aktuellen und der kommenden Gerätegeneration zusammen benutzt werden können (Rückwärtskompatibilität)

Möglichkeit 3: Planung einer neuen Gerätegeneration ohne jegliche Verpflichtung zur Kompatibilität.

Antwort: Siehe Frage 1. Kompatibilität und Interoperabilität zwischen allen Marken und Herstellern und auch zwischen der neuen und der alten Gerätegeneration ist zwingend vorzuschreiben.

Frage 9: Sollte die Gesetzgebung festlegen, wie die Einführung neuer Geräte in die Praxis zu erfolgen hat? Sollte eine Nachrüstung möglich sein, zwingend vorgeschrieben sein oder nur für den Fall des Ersatzes ausgefallener Geräte vorgeschrieben werden? Welches sind die wichtigsten Schritte bei der Einführung neuer Geräte? Sollte die Typenerkennung für digitale Tachographen und die generellen Vorschriften für die Typenerkennung für Fahrzeuge fallen?

Die Wirtschaft hatte sich immer gegen die Auflage gewehrt, die Kosten der Kontrollsystems tragen zu müssen. Daher wird eine zwingende Nachrüstung auf ein neues System vehement abgelehnt.

Frage 10: Sollte es möglich sein, Feldtests vor einer Typenerkennung durchzuführen, wobei die gleichen Sicherheitsstandards beibehalten werden? Wie sollte die Einschränkung von Feldtests ausfallen (geografisch, Anzahl der Geräte, Zeitdauer des Feldtests, usw.)?

Feldversuche bringen grundsätzlich mehr Aussagen zur Betriebssicherheit eines Systems und sind daher zu befürworten. Einschränkungen können nach Sinnhaftigkeit gesetzt werden.

Frage 11: Welche der Möglichkeiten ziehen Sie vor? Für en Fall, dass Sie Möglichkeit 2 oder 3 vorziehen, welche Teilbereiche sollten einbezogen werden: Siegel, Ausrüstung zum Download, Kontrollausstattung, Eichwerkzeuge, usw.?

Möglichkeit 1: An der bestehenden Situation nichts ändern

Möglichkeit 2: Freiwillige Standardisierung der Geräte durch technische Einrichtungen

Möglichkeit 3: EU-Rechtsetzung

Antwort: Möglichkeit 1

Frage 12: Ist die gegenwärtige Prozedur bei der Überarbeitung der technischen Anforderungen an den Tachografen zufrieden stellend? Wer sollte für die Anpassung an den technischen Fortschritt zuständig sein? Welche Möglichkeit ziehen Sie vor?

Möglichkeit 1: Die Kommission fährt damit fort, die technischen Anforderungen an die Geräte mittels Expertenausschuss, Mitgliedsstaaten und Parlament vorzunehmen.

Möglichkeit 2: Es werden wichtige Rahmenbedingungen für Geräte festgelegt und ein normatives oder technisches Gremium (z.B. CEN, CENELEC) wird ermächtigt, die Details der technischen Anforderungen zu regeln.

Möglichkeit 3: Es werden grundlegende Rahmenbedingungen für die Geräte festgelegt und die Hersteller entscheiden über die Details der technischen Anforderungen

Antwort: Möglichkeit 1. Hier wird ein eng an die KOM angelehntes Verfahren bevorzugt, da nur auf diesem Wege der optimale Interessensausgleich zwischen den beteiligten Seiten gewährleistet zu sein scheint.

Frage 13: Sollte die Vertrauenswürdigkeit von Werkstätten erhöht werden? Wenn ja, wie? Wie können Interessenkonflikte für Werkstätten vermieden werden, deren Existenz davon abhängt, Dienstleistungen a Einzelkunden zu verkaufen, die aber gleichzeitig eine immens wichtige Rolle bei de Frage der Sicherheit der Aufzeichnungsgeräte spielen?

Antwort: Hier liegen dem Verfasser keine Anhaltspunkte vor, die darauf schließen lassen, dass das Werkstattnetz unzuverlässig arbeitet.

Frage 14: Welche Daten sollten händisch vom Fahrer erfasst werden? Welche Art der Information sollte automatisch vom Aufzeichnungsgerät verzeichnet werden? Wäre es angemessen, den Aufenthaltsort präziser zu erfassen (z.B. durch GPS oder GNSS)?

Antwort: Siehe auch Frage 7. Ansonsten kein Änderungsbedarf.

Frage 15: Sollte die Verordnung explizit vorsehen, dass Daten zwischen den herausgebenden Stellen elektronisch ausgetauscht werden?

Antwort: Gibt es einen anderen, effizienteren Weg des Datenabgleichs bei diesen Datenmassen? Aus Effizienzgründen scheint sich diese Form des Datenaustausches in dieser Frage förmlich aufzudrängen, eine gesetzliche Regelung wäre dann nicht zwingend nötig.

Frage 16: Sollten Warnsignale für den Fahrer ausdrücklich gesetzlich vorgeschrieben werden, um die Einhaltung der Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten zu verstärken? Sollte es dem Hersteller überlassen werden, ob er solche Warnsignale – und zusätzliche Warnungen für andere Aspekte als die der durchgehenden Lenkzeit - als Zusatzoptionen anbietet?

Sofern es dem Fahrer bei der Einhaltung der gesetzlichen Auflagen hilft, wäre nichts dagegen einzuwenden, z.B. auf Abruf eine komprimierte Statusmeldung über die Einhaltung der Auflagen zu erhalten (wöchentliche Arbeitszeit, Doppelwoche, Tagesruhezeit, etc.). Diese könnte bei Nichteinhaltung auch mit Warnhinweisen kombiniert werden, um noch eventuelle Gegenmaßnahmen wirksam einleiten zu können.


Frage 17: Haben Sie andere Anregungen oder Vorschläge von denen Sie möchten, dass sie im Rahmen der Revision der Europäischen Gesetzgebung über Aufzeichnungsgeräte miteinbezogen werden?

Antwort: Siehe Frage 7

Frage 18: Möchten Sie Vorschläge bezüglich der Nutzerfreundlichkeit und Verlässlichkeit der Aufzeichnungsgeräte machen?

Antwort. Als Kritikpunkt werden häufig die Displaygröße und die mangelnde Ablesbarkeit bei Lichteinfall genannt. Hier könnten Verbesserungsmaßnahmen angebracht sein.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jonas Pürckhauer'.

Jonas Pürckhauer
Leiter Standortpolitik