

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates“

KOM(2011) 451 endg. — 2011/0196 (COD)

(2012/C 43/18)

Berichterstatter: **Jan SIMONS**

Der Rat und das Europäische Parlament beschlossen am 1. September bzw. am 29. September 2011, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 91 und Artikel 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates“

KOM(2011) 451 endg. — 2011/0196 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 23. November 2011 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 476. Plenartagung am 7./8. Dezember 2011 (Sitzung vom 7. Dezember) mit 136 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 4 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt generell den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern, da hierdurch die Verkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen von Fahrern verbessert und ein lauterer Wettbewerb zwischen Straßenverkehrsunternehmen ermöglicht werden.

1.2 Der Ausschuss begrüßt die von der Kommission angestrebte Zusammenführung der Funktionsmerkmale von Fahrerkarte und Führerschein, da hierdurch die Sicherheit verbessert und die Verwaltungslasten verringert werden – zumindest soweit dies praktisch möglich ist. Gleiches gilt für die in Artikel 6 vorgesehene Möglichkeit, den digitalen Fahrtenschreiber in intelligente Verkehrssysteme (IVS) zu integrieren, was anderen IVS-Anwendungen einen leichteren Zugriff auf die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten oder erstellten Daten ermöglichen würde.

1.3 Zustimmung kann der Ausschuss auch der Möglichkeit der Fernkommunikation vom Fahrtenschreiber zu Kontrollzwecken, die durch diesen Vorschlag geschaffen wird, damit Fahrer, die die Vorschriften einhalten, weniger gezielten Straßenkontrollen unterzogen werden.

1.4 Der Ausschuss nimmt die vorgeschlagenen Artikel 7 bis einschließlich 16 bezüglich der Bauartgenehmigung erfreut zur Kenntnis. Die deutliche und umfassende Beschreibung von Aufgaben, deren Ausführung den Mitgliedstaaten aufgrund europäischer Rechtsvorschriften übertragen wird, sollte als wegweisendes Beispiel dienen.

1.5 In Artikel 19 Absatz 4 schlägt die Kommission vor, in ganz Europa den Marktzugang für eigene Werkstätten von Verkehrsunternehmen für digitale Fahrtenschreiber auf fremde Fahrzeuge zu beschränken, um Interessenkonflikte zu vermeiden, jedoch ohne dass sie hierfür eine Rechtfertigung vorlegen würde. Hauptsächlich aufgrund der hiermit verbundenen höheren Kosten sollten über diese Beschränkung, wie in Absatz 4 Satz 1 angegeben, eventuell die Mitgliedstaaten beschließen dürfen, unter der Voraussetzung, dass ein unabhängiges anerkanntes Kontrollorgan eine Konformitätsgarantie für diese Reparaturen und Kalibrierungen ausstellt.

1.6 In Bezug auf die Haftung bei Verstößen gegen diese Verordnung wird von der Kommission vorgeschlagen, diese insgesamt dem Verkehrsunternehmen aufzuerlegen, mit der Möglichkeit zu belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann. Der Ausschuss hält dies für eine faire Regelung.

1.7 Bei künftigen Änderungen der Verordnung und ihrer Anhänge sollten nach Auffassung des Ausschusses der in Artikel 40 des Verordnungsvorschlags genannte Ausschuss und die Sozialpartner einbezogen werden.

1.8 Nach Auffassung des Ausschusses könnte die künftige europäische Satellitenkommunikation u.U. andere Kontrollmechanismen ermöglichen, die auf lange Sicht kostengünstiger und zuverlässiger sind, weniger Platz im Fahrerhaus einnehmen und die Kontrolle erleichtern. Der Ausschuss fordert die Kommission auf zu prüfen, ob z.B. mithilfe passender Software über den schon in vielen Lkw vorhandenen Bordcomputer nicht dasselbe oder gar ein höheres Qualitätsniveau der Ziele des digitalen Fahrtenschreibers erreicht werden könnte.

2. Einleitung

2.1 Am 19. Juli 2011 hat die Kommission ihren „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern“ (KOM(2011) 451 endg.) veröffentlicht. Das Europäische Parlament und der Rat haben den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um eine diesbezügliche Stellungnahme ersucht.

2.2 Der Ausschuss kommt diesem Wunsch gerne nach, da er mit der Kommission darin übereinstimmt, dass eine Verbesserung des Fahrtenschreibersystems und dessen Kontrolle aus den im Folgenden aufgeführten Gründen wichtig ist.

2.3 Die Sicherheit im Straßenverkehr wird erhöht, da ein besserer Einblick in die Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern im Straßenverkehr möglich ist.

2.4 Die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer werden verbessert.

2.5 Auf diese Weise soll ein lauterer Wettbewerb zwischen Straßenverkehrsunternehmen herbeigeführt werden.

2.6 Kostengünstigere Fahrtenschreiber sind eines der Schlüsselemente der im Verkehrsweißbuch vom 28. März 2011 dargelegten Strategie der Kommission für die weitere Integration des Verkehrsmarkts und für einen sichereren, effizienteren und wettbewerbsfähigeren Güterkraftverkehr.

2.7 In der Praxis kommen noch zwei Arten von Fahrtenschreibern bei ca. 6 Mio. Kraftfahrern zum Einsatz: in vor dem 1. Mai 2006 zugelassenen Fahrzeugen wird seit 1985 der analoge Fahrtenschreiber verwendet, während für Fahrzeuge, die seit dem 1. Mai 2006 zugelassen wurden, ein digitaler Fahrtenschreiber vorgeschrieben ist.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der Ausschuss begrüßt generell den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern. Der Ausschuss fühlt sich vor allem durch die Ziele angesprochen, insbesondere weil mit der geplanten Änderung der Verordnungen die Verkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessert werden sollen und ein lauterer Wettbewerb zwischen Straßenverkehrsunternehmen geschaffen werden soll.

3.2 Die Kommission schlägt in Artikel 27 der vorgeschlagenen Änderung der Verordnung die Zusammenführung der Funktionsmerkmale von Fahrerkarte und Führerschein vor, was die Systemsicherheit erhöhen und die Verwaltungslasten erheblich verringern dürfte. Denn die Fahrer dürften weniger geneigt sein, ihren Führerschein für betrügerische Zwecke zu verwenden. Die leichten Anpassungen der Richtlinie über den Führerschein (Richtlinie 2006/126/EG) sollen gleichzeitig mit dem hier erörterten Vorschlag für eine Verordnung angenommen werden. Der Ausschuss erklärt sich hiermit einverstanden, zumindest soweit diese Möglichkeit praktisch machbar ist.

3.3 Der Ausschuss nimmt die vorgeschlagenen Artikel 7 bis einschließlich 16 bezüglich der Bauartgenehmigung erfreut zur Kenntnis. Die deutliche und umfassende Beschreibung von Aufgaben, deren Ausführung den Mitgliedstaaten aufgrund europäischer Rechtsvorschriften übertragen wird, sollte als wegweisendes Beispiel dienen.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Hinsichtlich des Anwendungsbereichs (Artikel 3) wird nicht nur auf den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 mit den hierin enthaltenen Sozialvorschriften verwiesen, sondern die Mitgliedstaaten erhalten in Absatz 4 auch die Möglichkeit, bei allen Fahrzeugen, also auch Fahrzeugen unter 3,5 t, den Einbau eines Kontrollgeräts vorzuschreiben. Der Ausschuss kann dem zustimmen.

4.2 Die vorgeschlagene Verordnung soll die Fernkommunikation vom Fahrtenschreiber zu Kontrollzwecken ermöglichen; dadurch erhalten die Kontrollbehörden einige grundlegende Hinweise auf die Einhaltung der Vorschriften, bevor sie das Fahrzeug zur Straßenkontrolle anhalten. Wenn diese Möglichkeit genutzt wird, werden Fahrer, die die Vorschriften einhalten, weniger gezielten Straßenkontrollen unterzogen. Der Ausschuss begrüßt diesen in Artikel 5 ausgeführten Ansatz.

4.2.1 Der EWSA macht auf das wesentliche Datenschutzproblem aufmerksam, auf das der Europäische Datenschutzbeauftragte am 6. Oktober 2011 (EDPS/11/9) hinwies, nämlich dass datenschutzunfreundliche Maßnahmen seitens der Industrie verhindert werden müssen, solange klare Modalitäten für die Verwendung und Speicherung von Fahrer-Daten sowie eine Aktualisierung der technischen Spezifikationen ausstehen.

4.3 Die automatische Aufzeichnung des genauen Standorts durch GNSS-Anbindung soll 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung eingeführt werden. Der Kommission zufolge erhalten dadurch die Kontrollbehörden mehr Informationen für die Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften. Dies ist Gegenstand von Artikel 4. Der Ausschuss könnte sich vorstellen, dass der in Artikel 40 genannte Ausschuss („Ausschuss“ im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011) in Zusammenarbeit mit der Kommission hierbei eine Rolle spielt.

4.4 Der Ausschuss hält die in Artikel 6 vorgesehene Möglichkeit einer Integration digitaler Fahrtenschreiber in intelligente Verkehrssysteme (IVS) für positiv; hierdurch erhalten andere IVS-Anwendungen einen leichteren Zugriff auf die vom digitalen Fahrtenschreiber aufgezeichneten oder erstellten Daten.

4.5 In Artikel 19 Absatz 4 möchte die Kommission die Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten durch die Stärkung des rechtlichen Rahmens für die Zulassung der Werkstätten erhöhen. Einer der Vorschläge läuft darauf hinaus, dass größere Verkehrsunternehmen, die über eigene Werkstätten für die Reparatur und Kalibrierung von digitalen Fahrtenschreibern verfügen, dies in Zukunft nicht mehr für ihre eigenen Fahrzeuge tun dürften. Auf diese Weise soll ein möglicher Interessenkonflikt vermieden werden. Hauptsächlich aufgrund der hiermit verbundenen höheren Kosten sollten über eine solche Beschränkung, wie in Absatz 4 Satz 1 dieses Artikels angegeben, eventuell Mitgliedstaaten beschließen dürfen, unter der Voraussetzung, dass ein unabhängiges anerkanntes Kontrollorgan eine Konformitätsgarantie für diese Reparaturen und Kalibrierungen ausstellt.

4.6 In Artikel 29 wird ein Verkehrsunternehmen für Verstöße gegen die Verordnung, die von Fahrern des Unternehmens begangen werden, haftbar gemacht, mit der Möglichkeit zu belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann. Der Ausschuss kann einer solchen Haftungsregelung zustimmen.

4.7 Der Ausschuss stimmt dem von der Kommission in den Artikeln 30 bis 36 vorgeschlagenen Wortlaut zu; hierin werden die Vorschriften in Bezug auf die Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern sowie bezüglich der sonstigen Dokumente, die ein Fahrer mit sich führen muss, und der Aus- und Fortbildung der Kontrolleure aufgeführt. Insbesondere letzteren Aspekt begrüßt der Ausschuss, da dies eine stärker harmonisierte und wirksamere Durchsetzung der EU-Rechtsvorschriften ermöglichen wird.

4.8 In Artikel 37 schlägt die Kommission einen Text zu Sanktionen vor. In Absatz 3 führt sie an, dass die von den Mitgliedstaaten für sehr schwerwiegende Verstöße im Sinne der Richtlinie 2009/5/EG festgelegten Sanktionen zu den höchsten Kategorien gehören müssen, die in dem Mitgliedstaat für Verstöße gegen das Straßenverkehrsrecht gelten. Der Ausschuss kann der Kommission hier zustimmen.

4.9 In den Artikeln 38 bis 40 schlägt die Kommission vor, dass sie ermächtigt wird, delegierte Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge I, I B und II an den technischen Fortschritt zu erlassen. Der Ausschuss spricht sich dafür aus, dass der in Artikel 40 genannte Ausschuss Vorschläge für Anpassungen vorbringt und dass die Sozialpartner zu den Sitzungen dieses Ausschusses eingeladen werden.

4.10 Der Ausschuss begrüßt den in Artikel 41 enthaltenen Vorschlag der Kommission, ein Fahrtenschreiberforum einzurichten, an dem Fachleute aus den Mitgliedstaaten und Fachleute aus AETR-Ländern beteiligt sind. Auf diese Weise können die einschlägigen Rechtsvorschriften und die technische Durchführung in den EU-Mitgliedstaaten und in den Ländern, die AETR-Vertragsparteien sind, aufeinander abgestimmt werden.

4.11 Der vorliegende Vorschlag ist ein weiterer Schritt in die von der Kommission bereits eingeschlagene Richtung, nämlich die Vorlage technischer Verbesserungen hinsichtlich des digitalen Fahrtenschreibers. Der Ausschuss stellt sich die Frage, ob die künftige europäische Satellitenkommunikation nicht u.U. andere Kontrollmechanismen ermöglichen wird, die auf lange Sicht kostengünstiger und zuverlässiger sind, weniger Platz im Fahrerhaus einnehmen und die Kontrolle erleichtern. Der Ausschuss schlägt der Kommission vor zu prüfen, ob z.B. mithilfe passender Software über den schon in vielen Lkw vorhandenen Bord-

computer nicht dasselbe oder gar ein höheres Qualitätsniveau der Ziele des digitalen Fahrtenschreibers erreicht werden könnte. Dem Ausschuss schwebt diesbezüglich vor, die Kombination der einzelnen Aufgaben, die sich aus Rechtsvorschriften oder der Betriebsführung ergeben, von einem einzigen Gerät im Fahrerhaus eines Lkw ausführen zu lassen.

4.12 Verordnung Nr. 561/2006, die als solche in allen Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbar ist, und anschließend noch sechs weitere, nicht rechtsverbindliche Leitfäden zu verschiedenen Auslegungspunkten, die mit und für Kontrollbehörden erstellt wurden, haben offensichtlich noch immer nicht alle unterschiedlichen Auslegungen für die Durchführung der Verordnung durch eben diese Kontrollbehörden beseitigt. Der Ausschuss empfiehlt, möglichst noch vor dem erst in zwei Jahren geplanten Inkrafttreten der neuen geänderten Verordnung diese Unterschiede aus dem Weg zu räumen, um die Durchführung der Kontrollen tatsächlich einheitlich zu gestalten.

4.13 Ferner hat der Ausschuss noch drei weitere Anmerkungen vorzubringen, die zwar nicht Gegenstand der beiden jetzt und später noch einer dritten zu ändernden Verordnung sind, seiner Auffassung jedoch in dieser Stellungnahme zur Sprache gebracht werden können.

4.13.1 Durch den Einbau von Gewichtssensoren kann Überladung angezeigt werden, was sowohl dem Verkehrsunternehmer als auch den Kontrollbehörden nutzen könnte.

4.13.2 Im Ausschuss wurde vorgeschlagen, dass das digitale Kontrollgerät auch über den GNSS-Satelliten den Abfahrt- und Zielort einer Fahrt speichern sollte. Auf diese Weise könnte die Kontrolle der Kabotage durch die Mitgliedstaaten verbessert werden. In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass die Kabotagebeschränkungen ab 2014 – bzw. wenn nicht schon früher – aufgehoben werden, wie es in dem auch in diesem Punkt vom Ausschuss begrüßten Weißbuch 2011 heißt.

4.13.3 Die einheitliche Anwendung und Durchsetzung von Vorschriften im grenzüberschreitenden Verkehr wurde vom Ausschuss schon immer befürwortet. Diese Elemente spielen eine wichtige Rolle. Denn ein lauterer Wettbewerb zwischen Straßenverkehrsunternehmen ist nur dann möglich, wenn die Vorschriften und die Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften in der EU einheitlich sind. Die hier erörterten Verordnungsvorschläge sind, abgesehen von den in dieser Stellungnahme vorgebrachten kritischen Anmerkungen, ein Beispiel dafür, wie diese Einheitlichkeit zustande gebracht werden kann. Der Ausschuss fordert dazu auf, dies auch bei künftigen neuen oder geänderten Rechtsvorschriften zu berücksichtigen.

Brüssel, den 7. Dezember 2011

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Staffan NILSSON