

Zum Vorschlag der Europäischen Kommission 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.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmern, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

Allgemeines

Der bdo hat sich in der Vergangenheit vehement für eine praxisgerechte Weiterentwicklung der digitalen Kontrollgerätes eingesetzt, da Fahrer und Unternehmer, aber auch Hersteller und Kontrollbehörden in Bezug auf die praktische Handhabung und technische Spezifikation der Geräte Tag für Tag vor Probleme gestellt worden sind. Aus diesem Grund hatte sich der bdo gemeinsam mit der IRU bereits im Rahmen des SMART-Projekts engagiert und das Anfang letzten Jahres durchgeführte Konsultationsverfahren der EU-Kommission zur Überarbeitung der VO 3821/85 begrüßt. Leider werden die damit geweckten Erwartungen mit dem o. g. Verordnungsvorschlag in keiner Weise erfüllt. Der Inhalt der geplanten Verordnung ist nicht geeignet, die in der Praxis aufgetretenen Probleme zu beheben, sondern führt im Gegenteil zu einer deutlichen Erhöhung des finanziellen und bürokratischen Aufwands bei gleichzeitiger massiver Verletzung des Datenschutzes.

Im Einzelnen

1. Definition Arbeitstag (Art. 2 Abs. 2 j)

Uns liegt ein Schreiben der EU-Kommission vor, aus dem hervorgeht, dass es sich hier um einen Fehler in der deutschen Übersetzung handeln soll. So soll es nicht heißen „Arbeitstag ist der höchstens neun Stunden dauernde Zeitraum, der aus Lenkzeiten, allen sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten besteht“, da sich der Passus mit den neun Stunden auf die Ruhezeiten bezieht (im englischen Originaltext: „periods of rest not exceeding nine hours“).

Es stellt sich hier nicht nur die Frage, was die EU-Kommission mit dieser Definition des Werktages bezweckt; wir sind vielmehr der Auffassung, dass eine solche Definition in dieser Verordnung nichts zu suchen hat. Wie dem o. g. Schreiben der EU-Kommission zu entnehmen ist, soll die Definition der „daily work period“ keine Änderung der derzeitigen Situation bewirken. Wir erachten sie somit für überflüssig und lehnen sie ab.

2. Aufzeichnung von Standortdaten (Art. 4) u. Fernkommunikation zu Kontrollzwecken (Art. 5)

Die obligatorische und vollautomatische Standortbestimmung mittels globalem Satellitennavigationssystem (GNSS) und die Möglichkeit der Fernkommunikation zu Kontrollzwecken lehnen wir kategorisch ab. Die gegenwärtig verwendete Gerätegeneration sieht lediglich die Eingabe des Landes vor. Dies soll so beibehalten werden. Eine automatische Aufzeichnung von



Standortdaten ist für die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten nicht erforderlich und trägt nicht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Mit der geplanten Regelung soll es künftig den Kontrollbehörden möglich sein, die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers während der Fahrt ohne dessen Wissen zu kontrollieren. Diese Form der Datenerfassung ist nach hiesiger Auffassung mit dem in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankerten Recht auf informationelle Selbstbestimmung nicht vereinbar. Hinzu kommt, dass alle Fahrer unter Generalverdacht gestellt werden, gegen die EU-Sozialvorschriften zu verstoßen.

Die von der EU-Kommission für diesen Vorschlag angeführte Begründung, wonach hierdurch eine gewisse Vorauswahl möglich sei, so dass künftig nur Unternehmen, die sich nicht rechtmäßig verhalten, zu Straßenkontrollen herangezogen werden, halten wir für ein Scheinargument. In der tagtäglichen Praxis kommt es aufgrund der heterogenen Anwendung und Auslegung der EU-Sozialvorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten regelmäßig zu unterschiedlichen Bewertungen von Lenkzeitverstößen. Was in dem einen Land als regelkonform gewertet wird, kann in einem anderen Land einen schweren Verstoß darstellen. Aus diesem Grund befürchtet der bdo, dass in manchen Mitgliedstaaten die Zahl ungerechtfertigter Kontrollen und die damit verbundene Bußgelderhebung noch drastisch zunehmen würden. Daher verwundert es sehr, wie die EU-Kommission in der Lage ist, den durch die vorgeschlagene Regelung erzielbaren Einspareffekt so präzise vorherzusagen.

Die Möglichkeit der Fernabfrage darf zudem keinesfalls dazu führen, dass allein auf ihrer Grundlage Bußgelder verhängt werden. Nur allein aufgrund einer tatsächlich durchgeführten Kontrolle darf ein Verfahren eingeleitet den, denn dem Fahrer muss die Möglichkeit gegeben werden, eventuelle Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten zu erläutern (z. B. außergewöhnliche Umstände gem. Art. 12 VO (EG) Nr. 561/2006).

Bezüglich der Manipulationssicherheit und Präzision der automatischen Aufzeichnung gegenüber der manuellen bestehen hier erhebliche Zweifel. Auch die GNNS-Signale können verfälscht oder unterdrückt werden. Aus dem Bereich des Güterverkehrs ist zudem bekannt, dass es bei der Ortung von Fahrzeugen zwecks Mautberechnung immer wieder zu Fehlern kommt (insbesondere wenn die Bundesstraße, auf der der Lkw unterwegs ist, parallel zu einer BAB verläuft). Da Verstöße gegen die Sozialvorschriften mit zum Teil erheblichen Strafen geahndet werden, haben Ungenauigkeiten bei der Erfassung noch deutlich weitreichendere Konsequenzen als solche bei der Mauterhebung. Auch vor diesem Hintergrund halten wir das Argument der Manipulationssicherheit und größeren Verlässlichkeit für nicht überzeugend.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass auch künftig „physische“ Kontrollen durchgeführt werden müssen, z. B. in Bezug auf Verkehrssicherheit, illegale Beschäftigung, Zollfragen, so dass die Fernabfrage der Lenk- und Ruhezeiten bei weitem nicht die Vorteile für die Praxis bringen wird, die die Kommission in ihren Erwägungsgründen anführt.

3. Intelligente Verkehrssysteme (Art. 6)

Der Vorschlag bezüglich der Verwendung von Kontrollgeräten, die eine harmonisierte Schnittstelle besitzen, die es ermöglicht, die aufgezeichneten Daten in Anwendungen für intelligente Verkehrssysteme zu verwenden, wird begrüßt. Allerdings ist hierbei zwingend darauf zu achten, dass es dadurch weder zu einer deutlichen Verteuerung der Geräte noch zu einer Erschwernis ihrer Bedienbarkeit kommen darf.

4. Integration der Fahrerkarten in die Führerscheine (Art. 27)

Die Zusammenführung der Funktionsmerkmale von Fahrerkarte und Führerschein war bereits bei Einführung der ersten Gerätegeneration eine Forderung des bdo und wird daher ausdrücklich begrüßt. Wir halten dies für eine Möglichkeit der Verbesserung der Manipulationssicherheit bei gleichzeitiger Verringerung von Verwaltungslasten (Fristenüberwachung etc.). Aber auch hier ist zu beachten, dass es nicht zu einer Verteuerung des Gesamtsystems kommen darf.



5. Zulassung der Installateure und Werkstätten (Art. 19)

Die Einführung von Mindestanforderungen an die Fachkompetenz und Zuverlässigkeit der Werkstätten und Installateure und eine damit einhergehende europaweite Harmonisierung bei der Anwendung bestehender gesetzlicher Regelungen wird vom bdo befürwortet. Das Betrugs- und Manipulationsrisiko kann damit gesenkt werden bei gleichzeitiger Stärkung europaweit einheitlicher Wettbewerbsbedingungen. Die Regelung darf aber nicht zu einer Kostenerhöhung führen, noch dürfen kleine Werkstätten benachteiligt werden, da dies einen Rückzug dieser Betriebe aus der Fläche (und einen damit verbundenen Kostenanstieg für die Verkehrsunternehmen) befürchten ließe.

6. Verantwortlichkeit des Unternehmers (Art. 29)

Die verschuldensunabhängige Haftung des Unternehmers für Verstöße des Fahrpersonals ist unzulässig. Es ist nicht ersichtlich, wieso der Unternehmer dafür haften soll, wenn sein Fahrer das Kontrollgerät falsch bedient, obwohl er (der Unternehmer) den Fahrer ordnungsgemäß geschult und überwacht hat. Diese Regelung muss daher gestrichen werden.

7. Sanktionen (Art. 37 Abs. 3)

Verstöße gegen die Fahrtschreibervorschriften, die im EU-Recht als „sehr schwerwiegende Verstöße“ oder als „schwerste Verstöße“ eingestuft sind, sollen dem Verordnungsvorschlag zufolge mit der höchsten Kategorie von Sanktionen, die das nationale Recht vorsieht, geahndet werden. Solche Verstöße sind z. B. die fehlende Eintragung des Vornamens auf dem Schaublatt; daher bestehen diesseits erhebliche Zweifel hinsichtlich der Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit. Aus diesem Grund lehnen wir diesen Regelungsvorschlag ab.

bdo, 02. September 2011