

23.09.11

Beschluss

des Bundesrates

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.

Der Bundesrat hat in seiner 886. Sitzung am 23. September 2011 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zu Artikel 1:

Änderung der VO (EWG) Nr. 3821/85 (künftige Fahrtenschreiberverordnung)

Allgemeines

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich 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. Er erkennt die Bestrebungen der Kommission an, durch die technische Weiterentwicklung des Fahrtenschreibersystems und wirksamere Kontroll- und Ahndungsmaßnahmen die Sicherheit im Straßenverkehr und die Arbeitsbedingungen der Fahrer in der EU weiter zu verbessern.
2. Die Bundesregierung wird gebeten darauf hinzuwirken, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen und im Interesse einheitlicher Arbeitsbedingungen ihr Möglichstes tun, um sicher-

zustellen, dass die Bestimmungen des AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) zeitgleich mit Inkrafttreten der Vorgaben dieser Verordnung angepasst werden. Für den Fall, dass eine Anpassung nicht erreicht wird, fordert der Bundesrat die Kommission auf, angemessene Maßnahmen vorzuschlagen, um dieser Situation Rechnung zu tragen.

Zu einzelnen Vorschriften

3. Vor dem Hintergrund, den Wortlaut der Verordnung zu modernisieren und zu straffen, beispielsweise durch Verwendung eindeutiger Begriffsbestimmungen, wird in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe j die Begriffsdefinition "Arbeitstag" neu eingeführt. Hiernach ist ein "Arbeitstag" ein höchstens neun Stunden dauernder Zeitraum, der aus Lenkzeiten, allen sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten besteht. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass eine Begrenzung des Arbeitstages auf höchstens neun Stunden zur Folge hätte, dass die nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zulässige tägliche Lenkzeit von zehn Stunden nicht mehr ausgeschöpft werden könnte. Auch die spezielle Regelung in Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, im Mehrfahrerbetrieb erst nach einem Zeitraum von spätestens 21 Stunden die Ruhezeit einlegen zu müssen, könnte nicht mehr in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund, dass die englische Fassung demgegenüber den "Arbeitstag" als Zeitraum definiert, der aus Lenkzeit, allen sonstigen Arbeitszeiten, den Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten, die neun Stunden nicht überschreiten (also bezogen auf die Ruhezeiten), besteht, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die deutsche Fassung der Definition des "Arbeitstages" überprüft wird.

4. Der Bundesrat lehnt die in Artikel 4 vorgesehene Aufzeichnung von Standortdaten ab. Eine derart weitgehende, verdachtsunabhängige Datenerhebung erscheint angesichts der betroffenen Freiheitsrechte des Fahrpersonals als unverhältnismäßig. Es wurde bisher nicht schlüssig dargelegt, wieso die erstmalige zusätzliche Aufzeichnung dieser Daten für die notwendigen Kontrollen zwingend erforderlich sein soll.

5. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im weiteren Verfahren auf eine Anpassung des Artikels 29 Absatz 3 hinzuwirken. Bisher wird eine verschuldensunabhängige Haftung der Unternehmen für Verstöße der Fahrer normiert. Nur auf Ebene der Verfolgungsbehörden soll ermessensabhängig als Billigkeitsentscheidung ein Absehen von Strafe möglich sein. Dies verstößt gegen grundsätzliche rechtsstaatliche Prinzipien. Eine solche Haftung sollte nach Möglichkeit vollständig aus dem Vorschlag der Kommission gestrichen werden. Jedenfalls muss es den Unternehmen ermöglicht werden, ermessensunabhängig im Wege eines Entlastungsbeweises ein fehlendes Verschulden nachzuweisen (Beweislastumkehr).

6. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass einheitliche Vorgaben der EU bezüglich der Methodik zur Aus- und Fortbildung der Kontrolleure, soweit es sich um Polizeibeamte handelt, nicht erforderlich sind. Artikel 35 Absatz 3 der künftigen Fahrtenschreiberverordnung sollte daher gestrichen werden.

7. Der Bundesrat hält die Regelung über die Festlegung von Zulassungs- und Genauigkeitsanforderungen für (elektronische) Überprüfungsgeräte zur periodischen Nachprüfung eingebauter Kontrollgeräte für problematisch.

EG-Kontrollgeräte unterliegen exakten Toleranzvorschriften, die während des Fahrzeugbetriebs periodisch (zweijährig) nachgeprüft werden. Diese Nachprüfung erfolgt durch zugelassene Werkstätten meist mit (elektronischen) Überprüfungsgeräten. Während für die Kontrollgeräte Vorschriften bestehen, existieren für die Überprüfungsgeräte, die eine exakte Funktion der Kontrollgeräte sicherstellen sollen, keinerlei Zulassungs- oder Genauigkeitsvorgaben (Eichung, Kalibrierung etc.). Dies lässt die Genauigkeit der periodisch nachgeprüften EG-Kontrollgeräte fraglich erscheinen, wobei deren Aufzeichnungen und Signale auch die rechtlich bedenkliche Grundlage für die Festsetzung von Ordnungswidrigkeiten darstellen.

8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die Überprüfungstermine zugelassener Installateure und Werkstätten von einem einjährigen auf einen dreijährigen Turnus umgestellt werden.

Eine jährliche Überprüfung "zugelassener Installateure und Werkstätten" ist nicht angemessen. Ein dreijähriger Turnus wird unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit als ausreichend erachtet und entspricht bisheriger Praxis in Deutschland.

Zu den Belangen der Polizei und des Datenschutzes

9. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass es erforderlich ist, den vorliegenden Verordnungsvorschlag hinsichtlich der Regelungen des Datenschutzes zu ergänzen bzw. Hinweise hinsichtlich des für die Polizei sich ergebenden Umsetzungsbedarfs zu geben, die im weiteren Verlauf des Rechtssetzungsverfahrens zu berücksichtigen sind.
10. Nach Artikel 5 Absatz 1 des Verordnungsvorschlags muss das Kontrollgerät fähig sein, mit den Kontrollbehörden zu kommunizieren, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet. Eine solche Funktion ist als durchaus sinnvoll zu betrachten. Dabei darf jedoch nicht verkannt werden, dass in der technischen Ausführung solcher Systeme ausreichend sicherzustellen ist, dass Manipulationen und Manipulationsversuche erkannt, übermittelt und geahndet oder generell ausgeschlossen werden können, denn nur so können Unternehmen, die sich rechtmäßig verhalten, auch von dieser technischen Möglichkeit entlastet und die Verwaltungslast bzw. der Kontrollaufwand verringert werden.
11. Die für die Durchführung der Kontrollen erforderlichen Kontrollgeräte, die an ein globales Satellitennavigationssystem angebunden sein müssen, sind der Polizei zur Verfügung zu stellen. Die für diese Anschaffung notwendigen Kosten können nicht eingeschätzt werden. Aufgrund der allgemein vorherrschenden Haushaltslage, einhergehend mit umfassenden Einsparverpflichtungen auch bei der Polizei, sollte daher unbedingt angestrebt werden, dass die erforderlichen Kosten nicht von der Polizei getragen werden.
12. Neu zugelassene Fahrzeuge müssen nach Artikel 6 Absatz 2 des Verordnungsvorschlags mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein, das eine harmonisierte Schnittstelle besitzt, die es ermöglicht, die aufgezeichneten oder erstellten Daten in Anwendungen für intelligente Verkehrssysteme (IVS) zu verwenden. Hiergegen bestehen Bedenken. Es ist nicht ersichtlich, welche

Daten über die Schnittstelle in die IVS gespeist werden sollen. Nicht alle Daten, die das Kontrollgerät aufzeichnet oder erstellt, dürften für die IVS von Interesse sein. Auch wurden keine Zugriffsrechte geregelt. Aus der Richtlinie 2010/40/EU vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern ist ersichtlich, dass IVS-Diensteanbieter sowohl öffentliche als auch private Anbieter sein können. Im Übrigen wird die Kommission durch Artikel 6 Absatz 3 des Verordnungsvorschlags ermächtigt, delegierte Rechtsakte zur Ergänzung des Anhangs I B mit den Spezifikationen für die Schnittstelle, die Zugriffsrechte und die Liste der Daten, auf die zugegriffen werden darf, zu erlassen. Gemäß Artikel 290 Absatz 1 AEUV kann der Kommission in Gesetzgebungsakten die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsaktes zu erlassen. Die Art der Daten und die Zugriffsrechte sind jedoch im vorliegenden Fall von so wesentlicher Bedeutung, dass sie in der Verordnung geregelt werden sollten.

13. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Verlauf des Rechtsetzungsverfahrens dafür einzusetzen, dass die dargestellten Belange der Polizei und des Datenschutzes Berücksichtigung finden.

Zu Artikel 2:

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

14. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag der Kommission, die Ausnahmeregelung für Handwerksbetriebe von den Bestimmungen über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, auszudehnen. Er hält die Erweiterung von 50 km auf 100 km aber für unzureichend. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass der Radius auf 150 km ausgeweitet wird, um die Regelung praxisnah, unbürokratisch und mittelstandsfreundlich zu gestalten und damit unnötige Belastungen von kleinen und mittleren Unternehmen zu vermeiden.

Weiteres

15. Der Bundesrat hält es außerdem für erforderlich, auf die noch vorgesehene Gewichtsgrenze von 7,5 Tonnen zu verzichten. Insbesondere im Baugewerbe ist der Einsatz schwerer Fahrzeuge üblich. Eine Begrenzung auf 7,5 Tonnen ist deshalb nicht mehr zeitgemäß.