

19.10.94

EU - AS - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG)
Nr. 3821/85 des Rates und der Richtlinie 88/599/EWG des Rates über das Kontrollgerät im
Straßenverkehr

KOM(94) 323 endg.; Ratsdok. 8958/94

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 19. Oktober 1994 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 22. Juli 1994 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Dezember 1994 an.

Hinweis: Vgl. Drucksache 149/84 und Drucksache 246/88 = AE-Nr. 880424

BEGRÜNDUNG

Betreff: Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) 3821/85 des Rates und der Richtlinie 88/599/EWG des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (Tachograph)

A. ZWECK DES VORGESCHLAGENEN SYSTEMS

Durch die vorgeschlagene Änderung der Verordnung 3821/85 des Rates soll der Einbau eines Zusatzgerätes in die derzeit von Berufskraftfahrern verwendete Tachographenanlage verbindlich vorgeschrieben werden. Dadurch wird eine bessere Durchsetzung und Einhaltung der in der Verordnung (EWG) 3820/85 des Rates festgelegten Sozialvorschriften angestrebt.

Durch die Sozialvorschriften der Union werden begrenzte Lenkzeiten festgelegt und Ruhezeiten vorgeschrieben. Diese Lenk- und Ruhezeiten lassen sich in der Praxis schwer durchsetzen. Darüber hinaus ist insbesondere angesichts der derzeitigen angespannten Marktlage im Bereich der Speditionsunternehmen der wirtschaftliche Druck auf Fahrer und Unternehmen sehr groß, die vorgeschriebenen Lenkzeiten zu überschreiten.

Wie im Weißbuch der Kommission über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik eingeräumt wird, "gibt es Anzeichen dafür, daß diese Bestimmungen nicht einmal in jenen Staaten richtig eingehalten werden, die relativ strenge Kontrollen durchführen."

Die Gefahr der Verhaftung und strafrechtlichen Verfolgung von Zuwiderhandelnden ist zur Zeit zu gering, um von solchen illegalen Praktiken abzuschrecken, die zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen jenen führt, die das Gesetz mißachten und den Unternehmen und Fahrern, die sich daran halten.

Nach vielen Jahren praktischer Erfahrung haben sich bei dem derzeitigen System zwei Schwachstellen herauskristallisiert. Erstens besteht die Möglichkeit, das System in betrügerischer Absicht zu manipulieren und dadurch die erforderlichen Ausgabedaten zu verfälschen. Zweitens läßt sich der Papierausdruck, die Scheibe, nur mit relativ hohem Zeitaufwand lesen und auswerten und ist somit für eine umfassende behördliche Kontrolle der Aufzeichnungen am Sitz der Speditionsunternehmer nicht geeignet. Die Schwierigkeiten bei der Durchführung einer umfassenden Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften leistet dem Mißbrauch des System durch die Unternehmer Vorschub.

Hier sei wiederum das Weißbuch zitiert: "Um feststellen zu können, ob sich ein Fahrer an die gesetzlichen Bestimmungen hält, muß man unter Umständen Kontrollblätter zu Rate ziehen, die mehr als sieben Tage alt sind. Eine Interpretation der Schaublätter erfordert ein beträchtliches Maß an Sachverstand und Erfahrung, und dieser Mangel an unmittelbarer Transparenz verleitet zu Manipulationen".

Zur Lösung dieses Problems wird vorgeschlagen, das bestehende System zu verbessern, indem eine Einrichtung angefügt wird, die die wesentlichen Daten zur Aufzeichnung der Fahrzeiten des Fahrers auf eine Fahrerspeicherkarte speichert. Die Mitgliedstaaten sind für die Ausstellung der Fahrerkarten zuständig, und dafür, daß diese nicht übertragbar sind.

Mit der Änderungsverordnung (EWG) 3314/90 der Kommission vom 16.11.1990¹ wurden die technischen Bestimmungen der Verordnung ergänzt, um so weit wie möglich sicherzustellen, daß das Gerät Unterbrechungen der Stromversorgung des Kontrollgerätes oder der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber auf dem Schaublatt der Tachographenscheibe eindeutig anzeigt, um diese Art von Mißbrauch zu unterbinden. Abgesehen von der Stromversorgung sind jedoch auch die Aufzeichnungsverfahren und die Tachographenscheibe selbst nicht ausreichend manipulationssicher.

In der vorgeschlagenen Änderung wird ein System vorgesehen, bei dem die Einhaltung der Vorschriften schnell und zuverlässig im Rahmen von Unterwegskontrollen überprüft werden kann. Außerdem wäre dieses System "benutzerfreundlicher" für den Fahrer, da die Gefahr einer unbeabsichtigten Überschreitung der Lenkzeiten verringert wird. Ferner würde sie es den Kontrollbehörden erlauben, durch die Überspielung der Daten am Sitz des Unternehmens umfangreiche Analysen über die Lenk- und Ruhezeiten durchzuführen. Die bestehende Tachographenscheibe könnte als "hard copy" zur Überprüfung der elektronisch aufgezeichneten Daten dienen.

Ferner ist in der vorgeschlagenen Verordnung ein Verfahren vorgesehen, durch das die Kommission, unterstützt von dem Ausschuß für die Anpassung an den technischen Fortschritt, alternative Systeme genehmigen könnte, bei denen beispielsweise die Papierscheibe durch ein ggf. digitales Datenspeichersystem ersetzt wird. Allerdings müssen solche Ausrüstungen ebenso genau und sicher sein wie der Tachograph.

Das Ziel ist letztlich, die Vorlage und Überprüfung von genauen, sicheren Daten zu ermöglichen, durch die sowohl schnelle Unterwegskontrollen als auch, falls der Mitgliedstaat das vorschreibt, eine Überprüfung der Lenk- und Ruhezeiten am Standort des Unternehmens erleichtert werden. Durch diese Maßnahmen wird eine effizientere Kontrolle gewährleistet und somit gleiche Wettbewerbsbedingungen gefördert, der Überforderung der Fahrer entgegengewirkt und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht.

¹ ABl. Nr. L 318 vom 17.11.1990, S. 20.

B. BEGRÜNDUNG FÜR EIN TÄTIGWERDEN AUF GEMEINSCHAFTSEBENE

1. Subsidiarität

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Ziel ist eine bessere Durchsetzung und Einhaltung der Sozialvorschriften der Gemeinschaft über die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, die durch die Verordnung (EWG) 3820/85 des Rates festgelegt werden. Derzeit sind in der Verordnung (EWG) 3821/85 des Rates zur Überwachung dieser Rechtsvorschriften der Einbau und die Benutzung des Kontrollgeräts (Tachograph) vorgesehen. Die Unvereinbarkeit des derzeitigen Systems mit einer umfassenden Überprüfung der Einhaltung der relevanten Sozialvorschriften leistet jedoch dem Betrieb von Fahrzeugen Vorschub, die diese Vorschriften übertreten. Daher wird vorgeschlagen, in Nutzfahrzeuge neben dem bestehenden Kontrollgerät ein zusätzliches Gerät einzubauen. Dadurch sollen die Durchsetzung sowohl bei Unterwegskontrollen durch die Behörden der Mitgliedstaaten an Fahrzeugen auf ihrem Hoheitsgebiet als auch, erforderlichenfalls, die Kontrollen ihrer eigenen Unternehmer und Fahrer am Standort des Unternehmens erleichtert werden. Durch die Kontrolle der höchstzulässigen Lenkzeiten des Fahrers werden die Aufrechterhaltung zufriedenstellender sozialer Standards gewährleistet, gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen und die Sicherheit im Straßenverkehr gefördert. All das sind Ziele der Gemeinschaft.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Die Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Änderung ist Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe (c). Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten sind daher gemeinsam zuständig.

c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Die Verordnung (EWG) 3821/85, die die Mittel für die Messung und Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers gemäß der Verordnung (EWG) 3820/85 vorsieht, gilt in allen Mitgliedstaaten. Folglich müssen alle unter diese Verordnung fallenden Nutzfahrzeuge der Gemeinschaft nunmehr mit einem Kontrollgerät ausgerüstet werden und unterliegen daher der vorgeschlagenen Änderung, mit Ausnahme von Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden. Ferner sieht das neue System vor, daß der Fahrer vor Arbeitsbeginn eine persönliche Fahrerkarte in das System einstecken muß, damit die entsprechenden Daten aufgezeichnet werden können. Infolgedessen obliegt es den Behörden, diese Karten zu handhaben, auf den jeweiligen Fahrer zuzuschneiden und auszustellen, und die Fahrer müssen diese jedes Mal benutzen, wenn sie ein ausgerüstetes Nutzfahrzeuge innerhalb der Gemeinschaft fahren.

- d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

In alle einschlägigen Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten müssen die Zusatzgeräte eingebaut und für die Fahrer die Fahrerkarten ausgestellt werden. Dadurch wird dank der Kontrolle kompatibler Systeme gemeinschaftsweit die Durchsetzung der Sozialvorschriften ermöglicht.

Die Mitgliedstaaten könnten solche Maßnahmen einzeln nicht treffen, ohne daß Wettbewerbsverzerrungen und praktische Schwierigkeiten für die Fahrer, Unternehmer und die Industrieunternehmen in der Gemeinschaft auftreten.

- e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Der zusätzliche Nutzen des Vorschlags für die Gemeinschaft besteht in einer besseren Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers, was erheblich zur Sicherheit im Straßenverkehr und ausgewogenen Wettbewerbsbedingungen beiträgt und die Beibehaltung zufriedenstellender Sozialstandards gewährleistet. Ein Nichttätigwerden würde den Status quo auf unbegrenzte Zeit fortsetzen, der dadurch gekennzeichnet ist, daß bei einer großen Zahl von Fahrten gegen die Sozialvorschriften verstoßen wird.

- f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung usw.)?

Die Grundlage für diesen Vorschlag sind die Verordnungen (EWG) 3820/85 und (EWG) 3821/85. Der Vorschlag hat daher die Rechtsform einer Ratsverordnung. Die Kommission kann mit Hilfe des Ausschusses zur Anpassung an den technischen Fortschritt andere als die im Anhang dieser Verordnung beschriebene Einrichtungen genehmigen, vorausgesetzt, diese erfüllen bestimmte wesentliche Funktionen. Sind diese genehmigt, müssen die Mitgliedstaaten die Einrichtungen durch gegenseitige Anerkennung akzeptieren. Es ist für diesen Vorschlag von entscheidender Bedeutung, daß alle Mitgliedstaaten ihre Fahrzeuge gleichzeitig mit kompatiblen Einrichtungen ausrüsten. Geschieht das nicht, würden sich Marktverzerrungen ergeben, und eine Verbesserung der heutigen Praktiken käme nicht zustande. Eine Empfehlung wäre daher keine tragbare Lösung.

- g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Wie bereits unter (f) betont, wird durch den Vorschlag eine bestehende Verordnung angepaßt, und dieser muß daher selbst eine Verordnung sein. Darüberhinaus wäre eine Richtlinie aufgrund der Notwendigkeit, einheitliche Standards festzulegen und angesichts des technischen Charakters dieses Vorschlags kein geeignetes Instrument.

C. ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DER VORGESCHLAGENEN EINRICHTUNG

Durch die vorgeschlagene Änderung soll das Kontrollgerät durch zusätzliche Bauelemente ergänzt werden, so daß ein integriertes automatisches Datenverarbeitungssystem an Bord des Fahrzeugs eingebaut wird. Das System erfaßt wie bisher die Daten des Fahrzeuggeschwindigkeits- und Weggebers und übermittelt diese Daten auf ein Schaublatt, die derzeitige Tachographenscheibe. Ferner werden die Daten von der "elektronischen Fahrerinformationseinrichtung" erfaßt und die einschlägigen Daten über die Lenk- und Ruhezeiten usw. auf eine Fahrerkarte übertragen. Bei der Fahrerkarte handelt es sich um eine "Speicherkarte", die von den Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats für den Fahrer ausgestellt wird. Die Karte wird für diesen bestimmten Fahrer persönlich ausgestellt: Sie enthält seinen Namen, seine Führerscheinnummer, usw. Es ist geplant, daß diese Karte eines Tages der Führerschein selbst ist. Die Fahrerkarte kann die Fahrerdaten von mindestens 28 Tagen aufnehmen.

Zwischen der Fahrerkarte und der Tachographenscheibe gibt es eine positive permanente Datenverbindung - durch das Einstecken der Fahrerkarte in den Bordcomputer wird auf das Schaublatt eine fortlaufende Seriennummer aufgedruckt. Dadurch soll eine Fälschung der Daten bei Unterwegskontrollen und am Standort des Unternehmens praktisch unmöglich werden. Außerdem ist ein "Fingerabdruck" in den Daten auf der Fahrerkarte vorgesehen, durch den bei der Überspielung auf ein zentrales System diese Datenreihe (d.h. für einen bestimmten Fahrer an einem bestimmten Tag) mit dem jeweiligen Schaublatt verknüpft wird.

Bei der derzeitigen Tachographengeneration (die bis 1997 hergestellt wird) kann zwar eine Verknüpfung der Seriennummer mit der Fahrerkarte nicht erfolgen, die "Fingerabdruck"-Funktion ist jedoch möglich.

Durch die Aufzeichnung und Verarbeitung von Informationen über die Fahrerzeiten auf einer persönlichen Fahrerkarte - anstatt auf einer Papierscheibe - werden die Informationen sowohl für die Kontrollbehörden als auch für die Unternehmer leichter zugänglich und eine Gegenprobe mit dem Schaublatt ist möglich. Durch diese Vereinfachung werden die Kontrollen verbessert und es wird sichergestellt, daß die Fahrerdaten nicht mehr in betrügerischer Absicht manipuliert werden können.

Angeichts der raschen technologischen Entwicklung im Bereich digitaler Aufzeichnungssysteme, Bordcomputer usw., könnte die Kommission, unterstützt durch den Ausschuß zur technischen Anpassung, Kontrollgeräte zulassen, die beispielsweise den bisherigen Tachographen und sein Schaublatt ggf. durch ein digitales Datenspeichersystem ersetzen. Diese Geräte müssen jedoch auf Verlangen einen entsprechenden Papierausdruck liefern, der die erforderlichen vorgeschriebenen Informationen enthält und zumindest so leicht zu interpretieren ist wie das derzeitige Schaublatt. Außerdem muß das Gerät einen Bildschirm und eine Einrichtung für Speicherkarten, wie sie im Anhang dieser Verordnung beschrieben ist, umfassen.

D. WER IST VON DIESER VERORDNUNG BETROFFEN UND IN WELCHEM AUSMAß?

Die vorgeschlagene Verordnung betrifft die Bereiche des Straßengüterverkehrs und des Personenfernverkehrs in allen Mitgliedstaaten. Es soll nicht verheimlicht werden, daß die Kosten für die Zusatzgeräte des Systems von den Unternehmen zu tragen sind. Durch den Vorschlag werden sich die Kosten für den derzeitigen Tachographen um 80 % bzw. etwa 200 ECU erhöhen. Die Kosten für die intelligente Fahrerkarte, die die persönlichen Daten des Fahrers enthält und auf die digitalisierte Daten über seine Lenkzeiten übertragen werden, würden sich auf etwa 25 ECU belaufen, einschließlich der Verwaltungskosten der Behörden, die die Karten für bestimmte Fahrer ausstellen. Die Kosten der unbespielten Karten für die Behörden liegen bei etwa 10 ECU pro Karte. Etwa sechs Mio. LKW's und Busse fallen unter den Geltungsbereich dieses Vorschlags. Das ist der Preis dafür, daß die Behörden effiziente Kontrollen über die Einhaltung der Sozialvorschriften der Gemeinschaft durchführen und dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten können. Der Vorschlag wird von Unternehmen, denen dieses Anliegen am Herzen liegt, sowie von den Gewerkschaften voll und ganz unterstützt.

E. ZEITPLAN FÜR DIE IMPLEMENTIERUNG

Zwischen dem Datum der formellen Verabschiedung des Vorschlags und dem Datum, ab dem der Einbau in Neufahrzeuge verbindlich vorgeschrieben wird, ist eine Übergangszeit von etwa drei Jahren notwendig, damit die LKW- und Bushersteller die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten durchführen können. Das sollte den Behörden der Mitgliedstaaten genügend Zeit geben, die Ausgabe und Überwachung der Fahrerspeicherkarte zu organisieren.

Damit das System der Fahrerkarte innerhalb eines bestimmten Zeitraums wirksam werden kann, sollte der nachträgliche Einbau in die jeweiligen Fahrzeuge so rasch wie möglich erfolgen. Durch ein schnelles Nachrüstungsprogramm ließe sich auch das Risiko nachteiliger Auswirkungen auf die LKW-Hersteller verringern, falls die größere Wirksamkeit der Kontrollen die Käufer vom Kauf von Neufahrzeugen, in denen der Einbau der neuen Geräte verbindlich vorgeschrieben ist, abhalten würde.

Alle Fahrzeuge, die der Verordnung über die Sozialvorschriften 3820/85 unterliegen und mit dem in der Verordnung 3821/85 vorgesehenen Kontrollgerät ausgerüstet, sowie nach Januar 1990 zugelassen sind, müssen ihr derzeitiges Tachographensystem nachrüsten und das im Anhang dieses Vorschlags beschriebene Zusatzgerät einbauen. Ferner muß für alle Fahrer, die zum Fahren dieser Fahrzeuge berechtigt sind, eine Fahrerkarte ausgestellt werden. Das Nachrüstungsprogramm sollte bis Januar 2000 abgeschlossen sein. Ab Januar 1998 müssen die Hersteller von Neufahrzeugen das vorgeschlagene System einbauen.

Den Herstellern von Kontrollgeräten muß durch einen Mitgliedstaat bis zum 1. Januar 1997 die Bauartgenehmigung gemäß den Vorschriften dieser Änderungsverordnung erteilt werden, bevor diese Geräte auf dem Markt verkauft werden dürfen. Die Verordnung wird hinsichtlich der Fahrer-Speicherkarte und der Schnittstelle mit dem Kontrollgerät auf CEN-Normen Bezug nehmen.

F. ANHÖRUNG

Die Kommission hat bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags die Mitgliedstaaten, alle betroffenen Industriebereiche und die Gewerkschaften konsultiert. Eine Sachverständigengruppe, die sich aus Vertretern der Industrie und der Mitgliedstaaten zusammensetzt, ist zwei Jahre lang in einer Reihe von Sitzungen zusammengetreten und hat die grundlegenden Zielvorstellungen und die Vorgehensweise festgelegt. Die Sachverständigen der Industrie, der Hersteller von Speicherkarten sowie Berater im Bereich Verkehr stimmten der technischen Durchführbarkeit des Systems zu.

Die EFTA-Länder wurden gemäß Art. 99 des EWR-Abkommens konsultiert, und ihre Bemerkungen wurden zur Kenntnis genommen.

G. INHALT DES VORSCHLAGS

Artikel 1 bezieht sich auf die Kapitel "Bauartgenehmigung" und "Benutzungsvorschriften" der Verordnung (EWG) 3821/85 und sieht die folgenden Änderungen vor:

1. Die Artikel 4, 5, 6, 7, 8, 11 und 15 werden dahingehend geändert, daß die Fahrerkarte in die Bauartgenehmigungsvorschriften aufgenommen wird.

2. Unter Artikel 14 werden drei neue Absätze angefügt.

§ 3 bezieht sich auf die Ausstellung der Fahrerkarte durch die Aufsichtsbehörde, nachdem diese Behörde die persönlichen Daten des Fahrers in den Kartenspeicher eingegeben hat;

§ 4 betrifft den Ersatz der alten Fahrerkarte durch eine neue, der durch die Behörde vorgenommen wird, und die Notwendigkeit, die sachdienlichen Unterlagen aufzubewahren;

§ 5 räumt den Mitgliedstaaten das Recht ein, die Archivierung der Daten der Fahrerkarte für Kontrollzwecke bzw. als Information für die Betriebsleitung des Unternehmens zu verlangen und legt fest, daß Überspielungen der Daten auf der Fahrerkarte registriert werden müssen.

3. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

- Unter dem dritten Gedankenstrich des dritten Absatzes werden zusätzlich Anweisungen für den Fahrer über die Benutzung der Fahrerkarte gegeben.
 - Unter Absatz 6 wird ein dritter Gedankenstrich angefügt, nach dem die Fälschung von in dem Gerät aufgezeichneten Daten oder die Bereitstellung einer Einrichtung, die vom Fahrer für diesen Zweck verwendet werden kann, geahndet wird.
 - Durch Absatz 7 wird bestimmt, daß dem zuständigen Kontrollbeamten neben dem Schaublatt die Daten der Fahrerkarte und das optische Anzeigerät vorgelegt werden müssen.
4. Unter Artikel 16 wird ein dritter Gedankenstrich angefügt über das Verfahren, das beim Verlust, der Beschädigung usw. der Fahrerkarte einzuhalten ist.
5. Artikel 17 wurde dahingehend erweitert, daß die Kommission mit Hilfe des in Artikel 18 eingesetzten Ausschusses die jetzige Verordnung im Lichte des technischen Fortschritts ändern bzw. alternative Systeme genehmigen kann, die die gleichen wesentlichen Funktionen bieten, wie das in Anhang I (A) beschriebene System.
6. Artikel 18 über das Ausschußverfahren zur Anpassung an den technischen Fortschritt wird ersetzt, und ein neuer Ausschuß zur Genehmigung technischer Anpassungen des Anhangs I (A) wird eingesetzt. Solche Anpassungen können alternative Systeme gemäß Artikel 17 umfassen. Die Zusammensetzung des neuen Ausschusses und dessen Arbeitsweise sind unter Verfahren I des Artikels 2 der Entscheidung 87/373/EWG¹ festgelegt.
7. Ein neuer Anhang I (A) ist eingefügt.

Artikel 2 betrifft das für alle einschlägigen nach dem 1. Januar 1990 zugelassenen Fahrzeuge geltende Nachrüstungsprogramm. Er enthält ferner für Fahrzeuge, die mit der derzeitigen Tachographengeneration ausgerüstet sind und vor dem 1. Januar 1998 zum ersten Mal in Betrieb genommen wurden, die Befreiung von einigen technischen "Sicherheits"-Anforderungen des Anhangs 1A. Ferner werden die Bauartgenehmigungsanforderungen für Zusatzgeräte festgelegt. Schließlich ist in dem Artikel vorgesehen, daß das Nachrüstungsprogramm bis zum 1. Januar 2000 abgeschlossen sein muß.

Artikel 3 gestattet den Mitgliedstaaten die Erteilung der EWG-Bauartgenehmigung für nach Anhang 1 genehmigte Kontrollgeräte bis zum 1. Januar 1997.

¹ AB1. L 197 vom 18.7.1987.

Artikel 4 bestimmt, daß Neufahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1998 in Betrieb genommen werden, mit dem Kontrollgerät gemäß dieser Änderungsverordnung ausgerüstet werden müssen.

Richtlinie 88/599/EWG wird durch **Artikel 5** abgeändert.

Artikel 6 sieht das Inkrafttreten dieser Verordnung am 1. Januar 1996 vor.

H. BEDEUTUNG FÜR EWR

In Übereinstimmung mit Artikel 99 des EWR-Abkommens haben die EFTA-Staaten nach Anhörung dem Vorschlag zugestimmt.

KOMMISSION

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates und der Richtlinie 88/599/EWG des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr

(94/C 243/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(94) 323 endg. — 94/0187(SYN)

(Von der Kommission vorgelegt am 22. Juli 1994)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3688/92 der Kommission⁽²⁾, werden Vorschriften über den Bau, den Einbau, die Benutzung und die Prüfung von Kontrollgeräten im Straßenverkehr festgelegt.

Der wirtschaftliche Druck auf die Transportunternehmen und infolgedessen auf die einzelnen Fahrer ist der Einhaltung der notwendigen Lenk- und Ruhezeiten und der Geschwindigkeitsbegrenzungen abträglich, und die derzeitige Durchführung bietet keinen hinreichenden Anreiz, gegen grobe Zuwiderhandlungen einzuschreiten.

Solche groben Zuwiderhandlungen sind für den einzelnen Fahrer unannehmbar, beeinträchtigen den fairen Wettbewerb und gefährden die Sicherheit im Straßenverkehr.

Eine vollautomatische Aufzeichnung weiterer Angaben über die Fahrt, z. B. die Geschwindigkeit und die zurückgelegte Wegstrecke, kann erheblich zur Verkehrssicherheit und zum rationellen Einsatz des Fahrzeugs beitragen.

Es ist von entscheidender Bedeutung, daß künftige Systeme mindestens ebenso genau, zuverlässig und akzeptabel sind wie das derzeitige System, das in den letzten vier Jahrzehnten zur Vereinheitlichung der einzelstaatlichen und der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften beigetragen hat.

Die gemeinschaftlichen Sozialvorschriften sehen Grenzwerte für die täglichen Lenk- und Ruhezeiten sowie die Gesamtlenk- und Ruhezeiten innerhalb eines Zeitraums von bis zu zwei Wochen vor.

Diese Vorschriften lassen sich zur Zeit nur schwer kontrollieren, da die Daten auf mehreren Tagesschaublätteln aufgezeichnet sind, wobei die Schaublätter der laufenden Woche und des letzten Tages der vorangegangenen Woche im Fahrerhaus aufbewahrt werden.

Durch die Einführung der Fahrerkarte dürfte ein Großteil der gebräuchlichsten Betrügereien des gegenwärtigen Systems ausgeschlossen werden, da sichergestellt ist, daß die aufgezeichneten Daten auf dem Anzeigegerät abgerufen werden können. Sie sind eindeutig, leicht verständlich, zuverlässig und vor allem geben sie ein unbestreitbares Bild der Tätigkeiten des Fahrers während der Fahrt der vorangegangenen 28 Tage.

Daher sollte die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 dahingehend geändert werden, daß zusätzlich ein Gerät zur elektronischen Speicherung der Fahrerdaten eingebaut werden muß, um die Fahrerkarte in das bestehende Kontrollgerät einstecken zu können.

Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip ist ein Tätigwerden der Gemeinschaft notwendig, um Wettbewerbs-

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 370 vom 31. 12. 1985, S. 8.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 374 vom 22. 12. 1992, S. 12.

verzerrungen und praktische Schwierigkeiten zu vermeiden, die sich aus der Anwendung unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften für Fahrer, Unternehmer und die Industrie in der Gemeinschaft ergeben könnten.

In dieser Verordnung findet bezüglich der Spezifikation der Fahrerkarte die „neue Konzeption“ für harmonisierte technische Normen Anwendung, nach der ein allgemeiner Rahmen für die Gerätespezifikationen festgelegt wird und die Anforderungen im einzelnen den industriellen Normungsverfahren überlassen werden.

Das Verfahren zur Anpassung der technischen Aspekte dieser Verordnung und zur Bereitstellung alternativer Systeme, die die gleichen wesentlichen Funktionen erfüllen, sollte vereinfacht werden.

Die technische Anpassung sowie alternative Systeme, die beispielsweise das derzeitige Kontrollgerät (Tachograph) und das Schaublatt durch eine Einrichtung zur digitalen Datenspeicherung ersetzen, werden von der Kommission genehmigt, die dabei vom technischen Anpassungsausschuß unterstützt wird.

Voraussetzung für die Genehmigung eines alternativen Systems wird sein, daß dieses zumindest die Funktionen des im Anhang IA beschriebenen Systems erfüllt.

Zum Geltungsbereich dieser Verordnung gehören Fahrzeuge, die den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 unterliegen und nach dem 1. Januar 1990 zum ersten Mal in Verkehr gebracht wurden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates wird hiermit wie folgt geändert:

1. (Betrifft nur den portugiesischen Text)
2. Artikel 1 wird nach „Anhänge I“ ergänzt um „oder IA“.
3. Die Artikel 4, 5, 6, 7, 8, 11 und 15, die sich auf die Bauartgenehmigung beziehen, werden dahin gehend geändert, daß immer, wenn auf das Schaublatt oder die Schaublätter Bezug genommen wird, die Worte „oder die Fahrerkarte“ eingefügt werden.
4. Unter Artikel 14 werden die Absätze 3, 4 und 5 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„(3) Die in Anhang IA beschriebene Fahrerkarte wird dem Fahrer von der zuständigen Behörde des

Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen Hauptwohnsitz hat, erteilt. Die Fahrerkarte wird von den Behörden auf den Fahrer persönlich zugeschnitten, indem die Daten, auf die in Anhang IA Kapitel IV Buchstabe f) Bezug genommen wird, auf leere Speicherkarten übertragen werden, die den einschlägigen CEN-Normen entsprechend innerhalb des Chips mit einer laufenden Nummer versehen sind.

Der Fahrer besitzt nur jeweils eine Fahrerkarte. Er darf nur seine eigene persönliche Fahrerkarte benutzen. Der Fahrer darf keine abgelaufene Fahrerkarte verwenden.

(4) Wird eine neue Fahrerkarte ausgestellt, die die alte ersetzt, werden soweit wie möglich alle auf der alten Fahrerkarte gespeicherten Daten übertragen. Die neue Karte enthält die gleiche Fahrernummer, der Index wird jedoch um eins erhöht. Der Verlust oder Störungen der Fahrerkarte werden von der ausstellenden Behörde registriert. Die ausstellende Behörde liefert binnen drei Tagen nach Eingang des Antrags eine Ersatzkarte.

(5) Die Mitgliedstaaten können verlangen, daß die auf der Speicherkarte gespeicherten Fahrerdaten von dem Unternehmen oder den zuständigen Behörden archiviert werden. In solchen Fällen können sie verlangen, daß die Datenübertragung auf der Fahrerkarte vermerkt wird (Zeitpunkt, Name des Unternehmens).“

5. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

Unter Absatz 3 wird ein dritter Gedankenstrich angefügt:

„— Am Ende der täglichen Arbeitszeit betätigt der Fahrer einen Kontrollknopf, um die Fahrerkarte zu entnehmen.“

Unter Absatz 6 wird ein dritter Unterabsatz angefügt:

„Unbefugte Eingriffe in das Gerät, durch die die Aufzeichnungen gefälscht werden, sind verboten. Im Fahrzeug darf keine Einrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.“

Unter Absatz 7 wird der folgende Satz angefügt:

„Ein zuständiger Kontrollbeamter kann durch die Analyse des Schaublatts über die optische Anzeige des Kontrollgeräts oder, falls er über ein geeignetes Lesegerät verfügt, durch Lesen der Daten auf der Fahrerkarte die Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 überprüfen.“

6. Unter Artikel 16 wird ein dritter Absatz mit folgendem Wortlaut angefügt:

„(3) Bei Beschädigung oder Funktionsstörungen der Fahrerkarte muß der Fahrer diese Karte der ausstellenden Behörde zurückgeben und den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sich der Vorfall ereignet hat, darüber Bericht erstatten. Der Verlust einer Fahrerkarte muß der ausstellenden Behörde und den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sich der Vorfall ereignet hat, gemeldet werden. Der Fahrer darf seine Fahrt ohne eine Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Tagen fortsetzen, vorausgesetzt, er kann hinreichend nachweisen, daß den zuständigen Behörden Bericht erstattet wurde, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist.“

7. Unter Artikel 17 wird ein zweiter und dritter Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„(2) Zur Festlegung der technischen Vorschriften für das Kontrollgerät, bei dem das Schaublatt und sein in Anhang IA beschriebenes Aufzeichnungsgerät durch eine Technik mit vergleichbarer Genauigkeit und Auflösung ersetzt wird, können neue Anhänge nach dem gleichen Verfahren angenommen werden. Bei dieser Technik können die Daten in digitaler Form aufgezeichnet werden. Die Funktion des Schaublatts in bezug auf die optische Aufzeichnung der Arbeitszeiten des Fahrers und der Geschwindigkeitsüberschreitungen muß jedoch auch in einem Ausdruck wiedergegeben werden, der auf Verlangen verfügbar ist. Die technischen Anforderungen dieser neuen Anhänge müssen Verfahren für das Überspielen der aufgezeichneten Daten umfassen. Das Funktionieren und die Spezifikationen der Fahrerkarte sowie ihrer Schnittstelle mit dem Kontrollgerät und der optischen Anzeige sind in Anhang IA dieser Verordnung beschrieben.“

(3) Jede Folgeänderung dieser Verordnung kann in Übereinstimmung mit demselben Verfahren angenommen werden.“

8. Artikel 18 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.“

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt eine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage — erforderlichenfalls durch eine Abstimmung — festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.“

9. Ein neuer Anhang IA ist eingefügt.

Artikel 2

(1) Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1990 in Betrieb genommen wurden, müssen mit dem Kontrollgerät gemäß Anhang I oder Anhang IA ausgerüstet sein. Artikel 14 Absätze 3, 4 und 5 und Artikel 15 Absatz 3 sowie Artikel 16 Absatz 3 finden auf diese Fahrzeuge, ausgerüstet mit dem Kontrollgerät gemäß Anhang I, keine Anwendung.

(2) Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Januar 1990 und dem 1. Januar 1996 in Betrieb genommen wurden, müssen vor dem 1. Januar 2000 mit dem Kontrollgerät gemäß Anhang IA dieser Verordnung — mit Ausnahme der nachstehenden Anforderungen von Anhang IA — ausgerüstet werden:

- Kapitel II Buchstabe a) Ziffern 7, 8 und 9, Buchstabe c) Ziffer 5 und Buchstabe e) Ziffern 13 und 14;
- Kapitel II Buchstabe c) Ziffer 9, was die erste laufende Schaublattnummer pro Tag angeht;
- Kapitel II Buchstabe e) Ziffern 10 und 11;
- Kapitel III Buchstabe a) Ziffer 1.2 vierter Gedankenstrich und Ziffer 1.5 zweiter und dritter Gedankenstrich und Buchstabe a) Ziffer 7.4;
- Kapitel IV Buchstaben b) und d).

(3) Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 1. Januar 1998 in Betrieb genommen werden, müssen vor dem 1. Januar 2000 mit dem Kontrollgerät gemäß Anhang IA dieser Verordnung — mit Ausnahme der folgenden Anforderungen von Anhang IA — ausgerüstet werden:

- Kapitel II Buchstabe a) Ziffern 8 und 9 und Buchstabe c) Ziffer 5;
- Kapitel II Buchstabe e) Ziffer 9, was die erste laufende Schaublattnummer pro Tag angeht;
- Kapitel II Buchstabe e) Ziffern 10 und 11;

— Kapitel III Buchstabe a) Ziffer 1.2 vierter Gedankenstrich und Buchstabe a) Ziffer 7.4;

— Kapitel IV Buchstaben b) und d).

(4) Müssen zur Einhaltung der Anforderungen von Absatz 2 Zusatzeinrichtungen in das bestehende Kontrollgerät eingebaut werden, unterliegen diese Zusatzeinrichtungen den Vorschriften für die Bauartgenehmigung gemäß Kapitel III dieser Verordnung. In dem Antrag auf Erteilung der Bauartgenehmigung für die Zusatzeinrichtungen ist anzugeben, mit welchen Kontrollgerätypen diese verwendet werden. Zum Zweck der Prüfung dieser Zusatzeinrichtungen ist ein geeigneter Typ oder geeignete Typen des Kontrollgeräts vorzulegen.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten geben auf der Bauartgenehmigungsbescheinigung der Zusatzeinrichtungen den Typ (die Typen) des Kontrollgeräts an, mit denen die Zusatzeinrichtung benutzt werden kann.

Artikel 3

Ab dem 1. Januar 1997 dürfen die Mitgliedstaaten für neue Kontrollgerätypen, die den Vorschriften des An-

hangs IA dieser Verordnung nicht entsprechen, die EWG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen.

Artikel 4

Ab dem 1. Januar 1998 müssen die Kontrollgeräte von Neufahrzeugen, die zum ersten Mal in Betrieb genommen werden, die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, geändert durch diese Verordnung, erfüllen.

Artikel 5

Die Richtlinie 88/599/EWG wird hiermit wie folgt geändert:

— Unter Artikel 3 der besagten Richtlinie werden die Worte „oder Fahrerkarte“ eingefügt, wenn auf die Schaublätter Bezug genommen wird.

Artikel 6

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1996 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

ANHANG IA

der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

VORSCHRIFTEN ÜBER BAU, PRÜFUNG, EINBAU UND NACHPRÜFUNG

I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Anhangs sind:

a) Kontrollgerät:

sämtliche für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmte Geräte zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen und Aufzeichnen von Angaben über die Fahrt des Fahrzeugs sowie über bestimmte Arbeitszeiten der Fahrer. Diese Ausrüstung umfaßt ein Gerät zur elektronischen Speicherung der Fahrerdaten mit einem (zwei) Kartenleser(n) für das Einstecken von einer (zwei) Fahrerkarte(n), einen Speicher, Anzeigeeinrichtungen und Schreibeinrichtungen für ein (zwei) Schaublatt (Schaublätter).

b) Schaublatt:

ein für die dauerhafte Aufzeichnung von Angaben geeignetes Blatt, das in das Kontrollgerät eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des Geräts fortlaufend die Diagramme der zu registrierenden Angaben aufzeichnet. Das Schaublatt ist auf den Fahrer persönlich zugeschnitten und als solches zu kennzeichnen.

c) Fahrerkarte:

ein von den Behörden des Mitgliedstaats ausgestelltes entnehmbares, persönliches Datenspeichermedium eines Fahrers für dessen Identifizierung und die Speicherung der wichtigsten Daten. Format und technische Spezifikationen der Fahrerkarte müssen den Vorschriften nach Kapitel IV dieses Anhangs entsprechen.

d) Die Konstante des Kontrollgeräts:

eine Kenngröße, die den Wert des Eingangssignals angibt, der für das Anzeigen und Aufzeichnen einer zurückgelegten Wegstrecke von 1 km erforderlich ist; diese Konstante wird ausgedrückt in Umdrehungen je Kilometer ($k = \dots \text{U/km}$) oder in Impulsen je Kilometer ($k = \dots \text{Imp/km}$).

e) Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs:

eine Kenngröße, die den Zahlenwert des Ausgangssignals angibt, das am Anschlußstutzen für das Kontrollgerät am Kraftfahrzeug entsteht (in einigen Fällen Getriebestutzen und in anderen Fällen Radachse) bei einer unter normalen Prüfbedingungen zurückgelegten Wegstrecke von einem Kilometer (vgl. Kapitel VII Buchstabe e)). Die Wegdrehzahl wird in Umdrehungen je Kilometer ($k = \dots \text{U/km}$) oder in Impulsen je Kilometer ($w = \dots \text{Imp/km}$) ausgedrückt.

f) Tatsächlicher Umfang der Fahrzeugreifen:

ein Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muß unter normalen Prüfbedingungen erfolgen (vgl. Kapitel VII Buchstabe e)) und wird in folgender Form ausgedrückt: $l = \dots \text{mm}$.

g) Werkstattkarte:

eine wie die Fahrerkarte entnehmbare Datenübertragungs- und Speichereinheit, die im Kartenleser des Kontrollgeräts verwendet wird. Sie wird jeder Werkstatt von den Behörden der Mitgliedstaaten zugeteilt. Durch die Werkstattkarte wird die jeweilige Werkstatt ausgewiesen; sie dient der Prüfung, der Kalibrierung und der Programmierung des Kontrollgeräts.

II. ALLGEMEINE FUNKTIONSMERKMALE DES KONTROLLGERÄTS

Das Gerät muß die folgenden Daten aufzeichnen, speichern und anzeigen können:

a) Aufzeichnung auf dem Schaublatt:

1. die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke,
2. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs,
3. die Zeitabschnitte der Lenkzeit,
4. die sonstigen Arbeits- und die Bereitschaftszeiten,
5. die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten,
6. jedes Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses, falls sich dieses öffnen läßt, bzw. das Einlegen und/oder Entnehmen des Schaublatts,
7. für elektronische Kontrollgeräte, d. h. Geräte, die durch elektrisch übertragene Signale des Geschwindigkeits- und Weggebers betrieben werden, jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgeräts (mit Ausnahme der Beleuchtung), der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber,
8. die letzten vier Zeichen der Ausgabenummer der Fahrerkarte und eine dreistellige laufende Nummer,
9. der Beginn der Fahrt mit einer eingelegten oder einer betriebsbereiten Fahrerkarte.

b) Speicherung im Speichermodul:

1. die auf der Fahrerkarte gemäß Buchstabe c) zu speichernden Daten,
2. die gemäß Buchstabe e) anzuzeigenden Daten.

c) Speicherung auf der Fahrerkarte:

1. die wichtigsten Daten der unter Kapitel II) Buchstabe a) Ziffern 3, 4 und 5 aufgeführten Zeiten über einen Zeitraum von mindestens 28 Tagen;
2. der Zeitpunkt des ersten Einlegens und des ersten Entnehmens der Fahrerkarte pro Tag mit Datum und der an diesem Tag insgesamt zurückgelegten Strecke während eines Zeitraums von mindestens 28 Tagen;
3. gelenkte Fahrzeuge, mindestens vier Eintragungen pro Tag über mindestens 28 Tage, mit Uhrzeit, Datum und zurückgelegter Strecke sowie die letzten acht Zeichen der Fahrgestellnummer;
4. die letzten zehn Ereignisse nach Buchstabe e) Ziffern 9 bis 12 und zehn Störungen gemäß Buchstabe e) Ziffern 16 und 17 sowie die letzten acht Zeichen der Fahrgestellnummer;
5. eine laufende dreistellige Nummer für die Aufzeichnung auf das Schaublatt;
6. die Daten gemäß Kapitel IV Buchstabe f) Ziffern 4 b), 5 a) und 5 b);
7. für den Fall, daß das Fahrzeug von einem Fahrer ohne Fahrerkarte benutzt wurde: Datum, Uhrzeit, Dauer und die letzten acht Ziffern der Fahrgestellnummer;
8. die Daten des einzelnen Fahrers gemäß den Ziffern 1 bis 5 werden automatisch auf die Fahrerkarte übertragen, wenn diese aus dem Kartenlesegerät entfernt wird. Die Daten müssen auf die Fahrerkarte so aufgezeichnet werden, daß eine Manipulierung der Daten unmöglich ist.

d) Aufzeichnung und Speicherung im Fall von zwei Fahrern:

Bei von zwei Fahrern benutzten Fahrzeugen muß die unter Kapitel II Buchstabe a) Ziffer 3 aufgeführte Lenkzeit auf dem Schaublatt aufgezeichnet und auf der Fahrerkarte des Fahrers, der das Fahrzeug lenkt, gespeichert werden. Ferner muß die Einrichtung in der Lage sein, gleichzeitig, aber klar unterschieden, Einzelheiten der unter Kapitel II Buchstabe a) Ziffern 4 und 5 aufgeführten Angaben auf zwei getrennten Schaublätttern aufzuzeichnen und auf zwei Fahrerkarten zu speichern.

e) Anzeige auf Verlangen:

1. Ausstellungsnummer der Fahrerkarte,
2. laufende Lenkzeit seit der letzten Unterbrechung oder Ruhezeit,
3. Lenkzeit am Tag nach der letzten Ruhezeit von mindestens 8 Stunden,
4. Lenkzeiten für den Tag zwischen zwei Ruhezeiten von mindestens 8 Stunden während der vorangehenden 27 Tage, an denen der Fahrer das Fahrzeug gelenkt hat, mit Datum, Uhrzeit und Dauer,
5. Lenkzeiten der laufenden Woche insgesamt sowie der vorangehenden Woche und die Summe der Lenkzeiten der beiden vollständigen vorangehenden Wochen,
6. Ruhezeiten von mindestens 8 Stunden Dauer an dem betreffenden Tag und den vorangehenden 27 Tagen, jeweils mit Datum, Uhrzeit und Dauer,
7. gelenkte Fahrzeuge, mindestens vier pro Tag während mindestens 28 Tagen mit den letzten acht Zeichen der Fahrgestellnummer, der zurückgelegten Wegstrecke pro Fahrzeug und Tag, Uhrzeit des ersten Einsteckens und des letzten Entnehmens der Fahrerkarte, Uhrzeit des Fahrzeugwechsels und erste laufende Nummer des Schaublatts pro Tag,
8. gegenwärtige laufende Nummer gemäß Kapitel II Buchstabe a) Ziffer 8,
9. Fahrt ohne Schaublatt mit Datum, Uhrzeit, Dauer und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte,
10. Uhrzeitverstellung im Speichermodul mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte,
11. Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgeräts mit Datum, Uhrzeit, Dauer und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte (wie in Kapitel II Buchstabe a) Ziffer 7 beschrieben),
12. Unterbrechung des Geschwindigkeits- und Weggebers mit Datum, Uhrzeit, Dauer und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte (wie in Kapitel II Buchstabe a) Ziffer 7 beschrieben),

13. die letzten acht Zeichen der Fahrgestellnummer,
 14. Fahren ohne Fahrerkarte mit Datum, Uhrzeit und Dauer,
 15. Ausstellungsnummer der Fahrerkarte des vorangehenden Fahrers mit der Uhrzeit des letzten Einsteckens und Entnehmens seiner Fahrerkarte sowie der Lenkzeit und der während dieses Zeitraums zurückgelegten Wegstrecke,
 16. automatisch erkennbare Systemstörungen des Kontrollgeräts, möglichst mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte,
 17. Störungen auf der Fahrerkarte mit Datum und Uhrzeit und, wenn möglich, Ausstellungsnummer der Fahrerkarte,
 18. die Ereignisse 9 bis 12 und die Störungen 16 und 17, die auf der Fahrerkarte mit den letzten acht Zeichen der Fahrgestellnummer gespeichert sind,
 19. die Ereignisse 9 bis 12 und 14 und die Störungen 16 bis 17 zumindest der letzten zehn Ereignisse und letzten zehn Störungen,
 20. Werkstattkartennummer der zum Einbau bevollmächtigten Stelle oder Werkstatt mit Datum und mindestens der letzten Einbauprüfung und/oder regelmäßigen Nachprüfung des Kontrollgeräts gemäß Kapitel VII Buchstaben c) und d).
- Bei Anzeige der Zeit, jeweils in Stunden und Minuten; bei Anzeige des Datums, jeweils mit Tag und Monat.

III. BAUART- UND FUNKTIONSMERKMALE DES KONTROLLGERÄTS

a) Allgemeines

1. Für das Kontrollgerät sind folgende Einrichtungen vorgeschrieben:
 - 1.1. Anzeigeeinrichtungen:
 - für die Wegstrecke (Kilometerzähler)
 - für die Geschwindigkeit (Tachometer),
 - für die Zeit (Uhr),
 - Anzeige (Display) (auf Verlangen, gemäß Kapitel II Buchstabe e)).
 - 1.2. Schreibeinrichtungen:
 - zur Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken,
 - zur Aufzeichnung der jeweiligen Geschwindigkeit,
 - eine oder mehrere Einrichtungen zur Aufzeichnung der Zeit,
 - zur Aufzeichnung der letzten vier Zeichen der Ausstellungsnummer der Fahrerkarte sowie einer dreistelligen laufenden Nummer.
 - 1.3. Speichermodul für die Verarbeitung und Speicherung der unter Kapitel II Buchstaben c), d) und e) aufgeführten Angaben.
 - 1.4. Kartenleser zum Lesen und Übertragen der unter Kapitel II Buchstaben c) und d) aufgeführten Angaben.

1.5. Markiereinrichtungen:

Eine Markiereinrichtung zur Aufzeichnung auf dem Schaublatt

- jedes Öffnens des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses, falls sich dies öffnen läßt, sowie des Einsteckens und/oder Entnehmens des Schaublatts,
- einer Unterbrechung der Stromversorgung (gemäß Kapitel II Buchstabe a) Ziffer 7) spätestens beim Wiedereinschalten der Stromversorgung,
- von Kurzschlüssen oder Unterbrechungen der Verbindung zwischen dem Kontrollgerät und dem Wegstrecken- und Geschwindigkeitsgeber nach Kapitel II Buchstabe a) Ziffer 7 und Kapitel III Buchstabe a) Ziffer 7.4.

2. Jegliches Hinzufügen von irgendwelchen Zusatzeinrichtungen, die nicht oben angeführt sind, zum Kontrollgerät, unabhängig davon, ob diese für sich allein genommen zugelassen sind oder nicht, müssen so beschaffen sein, daß sie die einwandfreie Arbeitsweise oder das Ablesen der vorgeschriebenen Einrichtungen weder beeinträchtigen noch beeinträchtigen können.

Das Kontrollgerät muß mit diesen vorhandenen Zusatzeinrichtungen zur Typgenehmigung vorgelegt werden.

3. Werkstoffe

- 3.1. Alle Bauteile des Kontrollgeräts müssen aus Werkstoffen von hinreichender Stabilität und mechanischer Festigkeit sowie genügender elektrischer und magnetischer Unveränderlichkeit bestehen.
- 3.2. Jede Änderung eines Teils des Geräts oder der Art der zu seiner Herstellung verwendeten Werkstoffe bedarf einer vorherigen Genehmigung der Behörde, die die Bauartgenehmigung für das Kontrollgerät erteilt hat.

4. Messung der zurückgelegten Wegstrecke

Die zurückgelegten Wegstrecken können gezählt und aufgezeichnet werden:

- beim Vorwärtsfahren oder beim Rückwärtsfahren oder
- nur beim Vorwärtsfahren.

Die etwaige Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken beim Rückwärtsfahren darf die Klarheit und Genauigkeit der übrigen Aufzeichnungen in keiner Weise beeinträchtigen.

5. Messung der Geschwindigkeit

- 5.1. Der Meßbereich des Geschwindigkeitsmeßgeräts wird in der Bauartgenehmigung festgelegt.
- 5.2. Eigenfrequenz und Dämpfung des Meßwerks müssen so bemessen sein, daß die Anzeige und die Aufzeichnung der Geschwindigkeit im Meßbereich Beschleunigungen bis zu 2 m/s^2 innerhalb der Fehlergrenzen folgen können.

6. Messung der Zeit (Uhr)

- 6.1. Die Zeit kann mechanisch und/oder elektronisch gemessen werden.
- 6.2. Die Stelleinrichtung der Uhr liegt in einem das Schaublatt enthaltenden Gehäuse, dessen Öffnung jeweils automatisch auf dem Schaublatt registriert wird. Läßt sich das Gehäuse nicht öffnen, darf eine Verstellung nur bei entnommenem Schaublatt möglich sein.
- 6.3. Wird das Schaublatt vom Uhrwerk angetrieben, so muß die einwandfreie Laufzeit der Uhr nach vollständigem Aufziehen mindestens 10 v. H. über der maximalen Aufzeichnungsdauer des beziehungsweise der eingelegten Schaublätter liegen.
- 6.4. Die Uhrzeit im Speichermodul kann nur bei eingelegter Fahrerkarte verstellt werden. Nur eine Verstellung pro Tag und um höchstens zwei Minuten pro Tag ist möglich.

7. *Beleuchtung und Schutz*

- 7.1. Die Anzeigeeinrichtungen müssen ausreichend und blendfrei beleuchtet sein.
- 7.2. Unter normalen Betriebsbedingungen müssen alle Teile des Geräts gegen Feuchtigkeit und Staub sowie außerdem durch plombierbare Gehäuse gegen Eingriffe geschützt sein.
- 7.3. Der Schutz gegen elektrische Interferenzen und magnetische Felder muß den für elektronische Anlagen in Fahrzeugen geltenden Normen entsprechen.
- 7.4. Die Verbindungskabel zwischen dem Kontrollgerät und dem Sender müssen durch elektronische Überwachung geschützt werden, wie etwa durch Zeichengabeverschlüsselung, die in der Lage ist, soweit wie möglich das Vorhandensein des Systems einer jeden Einrichtung in dem Teil zu ermitteln, das sonst für den korrekten Betrieb des Kontrollgeräts nicht erforderlich ist, und das in der Lage ist, den genauen Betrieb des Kontrollgeräts durch einen Kurzschluß oder eine Unterbrechung oder durch Änderung der elektronischen Daten vom Geschwindigkeits- und Weggeber oder durch Verdopplung sonst genehmigter Einrichtungen zu verhindern, wenn die betreffende Einrichtung angeschlossen und in Betrieb gesetzt wird.

Die oben angeführte elektronische Überwachung kann durch jede andere elektronische Kontrolle ersetzt werden, die gewährleistet, daß das Kontrollgerät jede Bewegung des Fahrzeugs, unabhängig vom Geschwindigkeits- und Weggeber aufzeichnen kann. In diesem Fall finden die Vorschriften unter Kapitel II Buchstabe a) Ziffer 7 zur Überwachung der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers, der Signale des Geschwindigkeits- und Weggebers und jeder Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber keine Anwendung.
- 7.5. Das gesamte System einschließlich der Verbindungen zu dem Geschwindigkeits- und Weggeber muß manipulationssicher sein. Jede Kupplung (Verbindungsstück) eines Kabels, das einen Teil des Kontrollgeräts mit einem anderen Teil des Kontrollgeräts verbindet, muß derart beschaffen sein, daß nach Versiegelung des Verbindungsstücks oder der Verbindung unbefugter Zugang zu den Kabelenden und Endstellen verhindert wird.
- 7.6. Das Kontrollgerät muß möglichst mit einer automatischen Fehlererkennung ausgestattet sein.

b) *Anzeigeeinrichtungen*

1. *Wegstreckenzähler (Kilometerzähler)*

- 1.1. Der Wert der kleinsten Meßeinheit des Wegstreckenzählers muß 0,1 km betragen. Die Ziffern, die jeweils 100 m darstellen, müssen deutlich von denen zu unterscheiden sein, die ganze Kilometer darstellen.
- 1.2. Die Ziffern des Wegstreckenzählers müssen gut lesbar sein und eine sichtbare Höhe von mindestens 4 mm haben.
- 1.3. Der Wegstreckenzähler muß mindestens 999 999,9 km anzeigen können.

2. *Geschwindigkeitsmeßgerät (Tachometer)*

- 2.1. Innerhalb des Meßbereichs muß die Geschwindigkeitsskala einheitlich in Abschnitte von 1, 2, 5, oder 10 km/h geteilt sein. Der Geschwindigkeitswert der Skala (Teilstrichabstand) darf 10 v. H. der Skalengeschwindigkeit nicht übersteigen.
- 2.2. Der außerhalb des Meßbereichs liegende Anzeigebereich braucht nicht beziffert zu sein.
- 2.3. Der einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h entsprechende Teilstrichabstand darf nicht kleiner sein als 10 mm.
- 2.4. Auf einem Zeigermeßgerät darf der Abstand zwischen Zeiger und Skala 3 mm nicht übersteigen.

3. *Zeitmeßgerät (Uhr)*

Die Zeitanzeige muß auf dem Gerät von außen sichtbar sein und sich zuverlässig, leicht und unmißverständlich ablesen lassen.

4. *Display für die selektive Anzeige auf Verlangen*

- 4.1. Das Anzeigegerät muß auf Verlangen nach Betätigung eines Schalters die Daten nach Kapitel II Buchstabe e) anzeigen. Sie können auf Wunsch gezielt ausgewählt oder der Reihe nach angezeigt werden.
- 4.2. Das Display muß gut lesbar sein, die Zeichen mindestens 5 mm hoch und die Werte betreffend den Fahrer müssen markiert und für den Fahrer 1 und den Fahrer 2 getrennt werden können.

c) *Warnsignale*

1. Ein mindestens 30 Sekunden langes Warnsignal an den Fahrer, wenn das Fahrzeug ohne eingelegte Fahrerkarte benutzt wird.
2. Ein Warnsignal an den Fahrer, bevor 4½ Stunden Lenkzeit pro Lenkzeitabschnitt und 9 Stunden tägliche Lenkzeit überschritten werden.
3. Ein Warnsignal an den Fahrer bei Nichteinhaltung der 8stündigen Tagesruhezeit während der letzten 24 Stunden.
4. Ein für andere Verkehrsteilnehmer sichtbares äußeres Warnsignal wird immer dann gegeben, wenn der Fahrer die gesetzlich vorgeschriebene Lenkzeit überschreitet oder das Fahrzeug ohne ordnungsgemäß verwendete Fahrerkarte geführt wird. Sofern erforderlich, kann das Signal durch Unterbrechung eines versiegelten Schalters unterbrochen werden.

d) *Schreibeinrichtungen*

1. *Allgemeines*

- 1.1. Jedes Kontrollgerät muß unabhängig von der Form des Schaublatts (Band oder Scheibe) eine Markierung besitzen, die ein richtiges Einlegen des Schaublatts ermöglicht, so daß die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der Zeitangabe der Uhr übereinstimmt.
- 1.2. Der Antrieb des Schaublatts muß so beschaffen sein, daß das Schaublatt spielfrei transportiert wird und jederzeit eingelegt und entnommen werden kann.
- 1.3. Bei Schaublättern in Scheibenform wird die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben. In diesem Fall muß der Vorschub des Schaublatts gleichförmig schleichend erfolgen und mindestens 7 mm in der Stunde, gemessen am inneren Kreisrand des Geschwindigkeits- und Schreibfelds, betragen.

Bei Bandschreibern muß der geradlinige Vorschub des Bandes mindestens 10 mm in der Stunde betragen, wenn die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben wird.

- 1.4. Die zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie das Öffnen des Schaublatts (die Schaublätter) enthaltenden Gehäuses müssen vollautomatisch aufgezeichnet werden.

2. *Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke*

- 2.1. Zurückgelegte Wegstrecken von 1 km Länge müssen in der Aufzeichnung Strecken von mindestens 1 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.
- 2.2. Auch bei Geschwindigkeiten an der oberen Grenze des Meßbereichs muß die Wegstreckenaufzeichnung noch einwandfrei ablesbar sein.

3. *Aufzeichnung der Geschwindigkeit*

- 3.1. Der Schreibstift für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muß unabhängig von der Form des Schaublatts grundsätzlich geradlinig und senkrecht zur Bewegungsrichtung des Schaublatts geführt sein.

Jedoch kann der Schreibstift kreisbogenförmig geführt sein, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Schreibspur muß senkrecht zum mittleren Kreisumfang (bei Schaublättern in Scheibenform) oder zu der Achse (bei Schaublättern in Bandform) des Geschwindigkeitsschreibfelds verlaufen.
- Das Verhältnis des Krümmungsradius des Führungsbogens zur Breite des Geschwindigkeitsschreibfelds darf für alle Schaublattformen nicht kleiner als 2,4 : 1 sein.
- Die Striche der Zeitskala müssen das Schreibfeld in einer dem Radius der Schreibspur entsprechenden bogenförmigen Führung durchziehen. Der Abstand zwischen den Strichen auf der Zeitskala darf höchstens einer Stunde entsprechen.

- 3.2. Einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h muß in der Aufzeichnung einer Strecke von mindestens 1,5 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.

Bei Kontrollgeräten, die für eine Geschwindigkeitsaufzeichnung von über 100 km/h ausgelegt sind, kann dieser Wert auf mindestens 1 mm reduziert werden.

4. Aufzeichnung der Zeiten

- 4.1. Kontrollgeräte müssen so gebaut sein, daß die Lenkzeit bei sich bewegendem Fahrzeug immer automatisch aufgezeichnet wird und die übrigen Zeitgruppen gemäß Artikel 15 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b), c) und d) der Verordnung durch die Betätigung einer Schaltvorrichtung unterscheidbar aufgezeichnet werden können.
- 4.2. Aus der Beschaffenheit der Schreibspuren, ihrer Anordnung und gegebenenfalls den in Artikel 15 der Verordnung vorgesehenen Zeichen muß einwandfrei erkennbar sein, um welche Zeitgruppe es sich handelt.

Die einzelnen Zeitgruppen werden auf dem Schaublatt durch unterschiedliche Breiten der Schreibspuren oder in jeder anderen Form dargestellt, die eine mindestens gleiche Ablesbarkeit und Auswertbarkeit des Schaublatts sicherstellt.

- 4.3. In dem Kontrollgerät müssen die Zeiten von zwei Fahrern auf zwei getrennten Schaublättern gemäß Kapitel II Buchstabe d) aufgezeichnet werden. In diesem Fall muß der Vorschub der einzelnen Schaublätter durch dieselbe Vorrichtung oder durch gleichgeschaltete Vorrichtungen erfolgen.

e) Speichermodul

1. Die Speicherung der Zeitgruppen nach Kapitel II Buchstabe a) Ziffern 3, 4 und 5 erfolgt in Abständen von jeweils 3 Minuten.
2. Die Lenkzeiten werden bei fahrendem Fahrzeug automatisch gespeichert.
3. Die anderen unter Artikel 15 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b), c) und d) der Verordnung aufgeführten Zeitgruppen sind, erforderlichenfalls über eine Schaltereinrichtung, einzeln zu speichern.

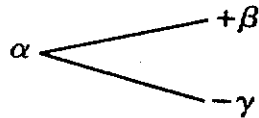
f) Verschlusseinrichtung

1. Das Gehäuse, welches das Schaublatt (die Schaublätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muß mit einem Schloß versehen sein.

g) Markierungen

1. Auf dem Skalenblatt des Geräts müssen folgende Markierungen angebracht sein:
 - in unmittelbarer Nähe der Anzeige des Wegstreckenzählers die Maßeinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit der Abkürzung „km“,
 - in der Nähe der Geschwindigkeit die Abkürzung „km/h“,
 - der Meßbereich des Geschwindigkeitsmeßgeräts in der Form „Vmin ... km/h, Vmax ... km/h“. Diese Bezeichnung kann fehlen, wenn sie auf dem Typenschild des Geräts erscheint.

2. Das mit dem Kontrollgerät verbundene Typenschild muß folgende Angaben enthalten, die auf dem eingebauten Gerät leicht ablesbar sein müssen:
 - Name und Anschrift des Herstellers,
 - Fabriknummer und Baujahr,
 - Prüfzeichen des Kontrollgerätetyps,
 - die Kontrollgerätkonstante in der Form „ $k = U/km$ “ oder „ $k = Imp/km$ “,
 - gegebenenfalls der Geschwindigkeitsmeßbereich in der unter Ziffer 1 angegebenen Form,
 - falls das Gerät so neigungsempfindlich ist, daß hierdurch die zulässigen Fehlergrenzen bei den Angaben des Geräts überschritten werden: die zulässige Neigung in der Form



wobei α der von der waagerechten Stellung der (nach oben geneigten) Vorderseite des betreffenden Geräts aus gemessene Winkel ist; β und γ sind die höchstzulässigen Neigungsausschläge nach oben und unten gegenüber dem Winkel α .

h) Zulässige Fehlergrenzen (Anzeige- und Schreibrichtungen)

1. Prüfstandversuch vor dem Einbau

a) zurückgelegte Wegstrecke:

± 1 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;

b) Geschwindigkeit:

tatsächliche Geschwindigkeit ± 3 km/h;

c) Zeit:

± 2 Minuten pro Tag, jedoch nicht mehr als 10 Minuten nach 7 Tagen, wenn die aufziehfreie Laufzeit der Uhr nicht weniger als 7 Tage beträgt.

2. Beim Einbau und bei den regelmäßigen Nachprüfungen

a) zurückgelegte Wegstrecke:

± 2 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;

b) Geschwindigkeit:

tatsächliche Geschwindigkeit ± 4 km/h;

c) Zeit:

± 2 Minuten pro Tag oder

± 10 Minuten nach 7 Tagen.

3. Im Betrieb

a) zurückgelegte Wegstrecke:

± 4 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;

b) Geschwindigkeit:

tatsächliche Geschwindigkeit ± 6 km/h;

c) Zeit:

± 2 Minuten pro Tag oder

± 10 Minuten nach 7 Tagen.

4. Die unter den Ziffern 1, 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten für Temperaturen zwischen 0° und $+40^{\circ}\text{C}$; die Temperaturen werden unmittelbar am Gerät gemessen.
5. Die Ermittlung der zulässigen Fehlergrenzen gemäß den Ziffern 2 und 3 erfolgt unter den unter Kapitel VII genannten Bedingungen.

IV. FAHRERKARTE

a) Einstecken/Entnehmen

Das Kontrollgerät muß so ausgelegt sein, daß die Fahrerkarte nach dem ordnungsgemäßen Einstecken in den Kartenleser einrastet und die Ausstellungsnummer der Fahrerkarte automatisch im Speichermodul gespeichert wird. Das Entnehmen der Fahrerkarte mit dem dafür vorgesehenen Mechanismus darf nur bei stehendem Fahrzeug und nach der Speicherung der jeweiligen Daten auf die Fahrerkarte möglich sein.

b) Numerierung der Schaublätter

Durch die Fahrerkarte wird eine dreistellige laufende Nummer für die Aufzeichnung auf das Schaublatt und die Anzeige auf Verlangen generiert.

Durch das ordnungsgemäße Einstecken der Fahrerkarte in den Kartenleser wird automatisch ein Signal erzeugt, das die Aufzeichnung der letzten vier Zeichen der Ausstellungsnummer der Fahrerkarte und einer dreistelligen laufenden Nummer auf das Schaublatt zur Folge hat, sobald das Schaublatt eingelegt und betriebsbereit ist.

c) Übereinstimmung der Daten auf der Fahrerkarte und dem Schaublatt

Es muß sichergestellt werden, daß die auf dem Schaublatt aufgezeichneten Daten mit den auf die Fahrerkarte übertragenen Daten übereinstimmen, so daß auch im Falle der Überspielung der Daten auf ein Datenarchiv eine diskrete Verknüpfung zwischen den beiden Datensätzen besteht.

d) Fahren ohne Fahrerkarte

Der Beginn von Lenkzeiten ohne Fahrerkarte, d. h. bei nicht eingelegter Fahrerkarte oder ohne eine betriebsbereite Fahrerkarte ist auf dem Schaublatt besonders zu markieren oder anzugeben.

e) Speicherkapazität der Fahrerkarte

Die Speicherkapazität der Fahrerkarte ist ausreichend, um mindestens die Daten von 28 Tagen gemäß Kapitel II Buchstabe c) für den jeweiligen Fahrer zu speichern. Ist die Fahrerkarte voll, werden die alten Daten so durch neue überschrieben, daß die Karte jeweils die Daten der letzten 28 Tage enthält.

f) Sichtbare Daten

Die Fahrerkarte muß die folgenden sichtbaren Daten tragen:

1. Name des Fahrers,
2. Vornamen,
3. Geburtsdatum und Geburtsort,

4. a) Ausstellungsdatum der Karte,
b) Verfallsdatum der Karte,
c) ausstellende Behörde,
5. a) Führerscheinnummer einschließlich Nummer eines ausgestellten Ersatzführerscheins,
b) Ausstellungsnummer der Fahrerkarte einschließlich Nummer einer ausgestellten Ersatzkarte,
6. Lichtbild des Fahrers,
7. Unterschrift des Fahrers.

Die Daten nach 4 b), 5 a) und 5 b) werden auch auf der Fahrerkarte gespeichert.

g) Überspielung der Daten

Die Daten der Fahrerkarte müssen am Sitz des Betreibers oder einer zugelassenen Einrichtung, ohne daß Informationen auf der Fahrerkarte gelöscht werden, auf ein Datenarchiv überspielt werden können.

h) Normen

Die Fahrerkarte muß den folgenden Normen entsprechen:

- ISO 7810,
- ISO 7816-1,
- ISO 7816-2,
- ISO 7816-3 (Protokoll T = 1),
- Entwurf ISO 7816-4,
- Entwurf ISO 10373,
- CEN. Nähere Einzelheiten über die CEN-Normen sind den Anlagen 1 und 2 zu entnehmen.

V. SCHAUBLÄTTER

a) Allgemeines

1. Die Schaublätter müssen so beschaffen sein, daß sie das normale Funktionieren des Geräts nicht behindern und daß die Aufzeichnungen unverwischbar sowie einwandfrei abzulesen und auszuwerten sind.

Sie müssen ihre Abmessungen und ihre Aufzeichnungen bei normaler Feuchtigkeit und Temperatur behalten.

Die in Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung genannten Eintragungen müssen auf den Schaublättern vorgenommen werden können, ohne daß diese dabei beschädigt werden und die Lesbarkeit der Aufzeichnungen beeinträchtigt wird.

Die Schaublätter müssen bei sachgemäßer Lagerung mindestens ein Jahr lang gut lesbar sein.

2. Die Mindestdauer möglicher Aufzeichnungen auf den Schaublättern muß unabhängig von der Form der Schaublätter 24 Stunden betragen.

Sind mehrere Schaublätter miteinander verbunden, um die mögliche Dauer der eingriffsfreien Aufzeichnungen zu verlängern, so müssen die Verbindungen der einzelnen Schaublätter so ausgeführt sein, daß die Aufzeichnungen an den Übergangsstellen von einem Schaublatt zum nächsten weder Unterbrechungen noch Überlappungen aufweisen.

b) Schreibfelder und ihre Einteilung

1. Die Schaublätter weisen die folgenden Schreibfelder auf:

- ein Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung,
- ein Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke,
- ein Schreibfeld (oder Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Lenkzeit, der sonstigen Arbeits- und der Bereitschaftszeiten, der Arbeitsunterbrechungen und der Ruhezeiten.

2. Das Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muß mindestens von 20 zu 20 km/h eingeteilt sein. Jeder Teilstrich muß mit der entsprechenden Geschwindigkeit beziffert sein. Die Abkürzung km/h muß mindestens an einer Stelle des Schreibfeldes erscheinen. Der letzte Teilstrich muß mit dem oberen Ende des Meßbereichs übereinstimmen.

3. Das Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke muß so eingeteilt sein, daß die Anzahl der zurückgelegten Kilometer leicht ablesbar ist.

4. Das Schreibfeld (die Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Zeiten nach Ziffer 1 muß (müssen) Hinweise enthalten, die eine eindeutige Unterscheidung der einzelnen Zeitgruppen ermöglichen.

c) Angaben auf dem Schaublatt

Jedes Schaublatt muß folgende Aufdrucke tragen:

- Name und Anschrift oder Firmenzeichen des Herstellers,
- Prüfzeichen des Schaublattmusters,
- Prüfzeichen des Gerätetyps (oder der Gerätetypen), für den (oder die) das Schaublatt zulässig ist,
- obere Grenze des Geschwindigkeitsmeßbereichs in km/h.

Auf jedem Schaublatt muß außerdem mindestens eine Zeitskala aufgedruckt sein, die ein direktes Ablesen der Uhrzeit im Abstand von 15 Minuten sowie eine einfache Ermittlung der Abschnitte von 5 Minuten ermöglicht.

d) Freier Raum für handschriftliche Eintragungen

Auf dem Schaublatt muß Raum für mindestens folgende handschriftliche Eintragungen des Fahrers vorgesehen sein:

- Name und Vorname des Fahrers,
- Zeitpunkt sowie Ort des Beginns und des Endes der Benutzung des Schaublatts,
- amtliches (amtliche) Kennzeichen oder Fahrgestellnummer des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Fahrer während der Benutzung des Schaublatts zugewiesen ist (sind),
- Stand des Kilometerzählers des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Fahrer während der Benutzung des Schaublatts zugewiesen ist (sind),
- Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

VI. EINBAU DES KONTROLLGERÄTS

a) Einbau

1. Das Kontrollgerät muß so in das Kraftfahrzeug eingebaut werden, daß der Fahrer vom Fahrersitz aus Geschwindigkeitsmeßgerät, Wegstreckenzähler und Uhr leicht ablesen kann und alle Bauteile einschließlich der Übertragungselemente gegen unbeabsichtigte Beschädigungen geschützt sind.
2. Die Konstante des Kontrollgeräts muß durch eine geeignete Justiereinrichtung an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angeglichen werden können.

Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschalteneinrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Wegdrehzahl gebracht werden, für die die Angleichung des Geräts an das Fahrzeug erfolgt ist.

b) Einbauschild

Nach der Einbauprüfung beim Ersteinbau wird auf dem Kontrollgerät selbst oder neben dem Gerät am Fahrzeug gut sichtbar ein Einbauschild angebracht. Nach jedem Eingriff eines zugelassenen Installateurs oder einer zugelassenen Werkstatt, der eine Änderung der Eichung des Geräts erfordert, ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.

Das Einbauschild muß mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:

- Name, Anschrift oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt,
- Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs in der Form „w = ... U/km“ oder „w = ... Imp/km“,
- tatsächlicher Reifenumfang in der Form „l = ... mm“,
- Datum der Messung der Wegdrehzahl des Fahrzeugs und des wirksamen Reifenumfangs,
- die letzten acht Stellen der Fahrgestellnummer des Fahrzeugs.

c) Plombierung

1. Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:
 - a) das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, daß es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen läßt,
 - b) die Enden der Verbindung zwischen dem eigentlichen Kontrollgerät und dem Fahrzeug,
 - c) die eigentliche Justiereinrichtung und deren Anschluß an die übrigen Teile der Anlage,
 - d) die Umschaltvorrichtung bei Kraftfahrzeugen mit mehreren Hinterachsuntersetzungen,
 - e) die Verbindungen der Justiereinrichtung und der Umschalteneinrichtung mit den übrigen Teilen der Anlage,
 - f) die unter Kapitel III Buchstabe a) Ziffer 7.2 vorgesehenen Gehäuse,
 - g) alle Abdeckungen der Vorrichtungen, mit denen die Konstante des Kontrollgeräts an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angepaßt wird.
2. In Einzelfällen können bei der Bauartgenehmigung des Geräts weitere Plombierungen vorgesehen werden; auf dem Bauartgenehmigungsbogen muß angegeben werden, wo diese Plomben angebracht sind.
3. Die unter Kapitel VI Buchstabe c) Ziffer 1 b), c) und e) genannten Plomben dürfen entfernt werden
 - in Notfällen oder
 - um einen Geschwindigkeitsbegrenzer oder ein anderes der Sicherheit im Straßenverkehr dienendes Gerät einzubauen, zu justieren oder zu reparieren,

sofern das Kontrollgerät auch dann noch zuverlässig und ordnungsgemäß arbeitet und von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt (gemäß Kapitel VII) unmittelbar nach dem Einbau des Geschwindigkeitsbegrenzers beziehungsweise eines anderen der Sicherheit im Straßenverkehr dienenden Gerätes oder andernfalls spätestens nach 7 Tagen wieder verplombt wird.

Jede Verletzung der Plomben muß Gegenstand einer schriftlichen Begründung sein, die der zuständigen Behörde zur Verfügung zu halten ist.

VII. EINBAUPRÜFUNGEN UND NACHPRÜFUNGEN

a) Zulassung der Prüfstellen (Installateure und Werkstätten)

Die Mitgliedstaaten bezeichnen die Stellen, die die Einbauprüfungen und Nachprüfungen vornehmen.

b) Zertifizierung neuer oder reparierter Geräte

Für jedes neue oder reparierte Einzelgerät werden die ordnungsgemäße Arbeitsweise und die Genauigkeit der Angaben und Aufzeichnungen innerhalb der unter Kapitel III Buchstabe h) Ziffer 1 festgelegten Grenzen durch die unter Kapitel VI Buchstabe c) Ziffer 1 f) vorgesehene Plombierung bescheinigt.

c) Einbauprüfung und Programmierung

1. Beim Einbau in ein Fahrzeug müssen die Kontrollgeräte und die Gesamtanlage den Vorschriften über die unter Kapitel III Buchstabe h) Ziffer 2 festgelegten zulässigen Fehlergrenzen entsprechen.

2. Das Kontrollgerät ist wie folgt zu programmieren:

- Datum der Einbauprüfung,
- Uhrzeit des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen wurde,
- von der EG-Kommission beschlossene Uhrzeitverstellungen zur Einsparung von Tageslicht,
- die letzten acht Zeichen der Fahrgestellnummer,
- die Nummer der Werkstattkarte des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt.

d) Regelmäßige Nachprüfungen

1. Regelmäßige Nachprüfungen des im Kraftfahrzeug eingebauten Gerätes erfolgen nach jeder Reparatur des Gerätes oder jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des wirksamen Reifenumfangs oder mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Überprüfung und können unter anderem im Rahmen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge durchgeführt werden.

Überprüft werden insbesondere:

- die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Kontrollgeräts, einschließlich der Datenübertragung auf die Werkstattkarte,
- die Einhaltung der Bestimmungen von Kapitel III Buchstabe h) Ziffer 2 über die zulässigen Fehlergrenzen des Geräts in eingebautem Zustand,
- das Vorhandensein des Bauartgenehmigungszeichens auf dem Kontrollgerät,
- das Vorhandensein des Einbauschildes,
- die Unversehrtheit der Plomben des Gerätes und der anderen Einbauteile,
- der tatsächliche Umfang der Reifen.

2. Das Kontrollgerät ist wie folgt zu programmieren:

- Datum der regelmäßigen Nachprüfung,
- Uhrzeit des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen wurde,
- von der EG-Kommission beschlossene Uhrzeitverstellungen zur Einsparung von Tageslicht,
- die letzten acht Zeichen der Fahrgestellnummer,
- die Nummer der Werkstattkarte des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt.

3. Bei diesen Nachprüfungen ist das Einbauschild zu ersetzen.

e) Messung der Anzeigefehler

Die Messung der Anzeigefehler beim Einbau und während der Benutzung wird unter folgenden Bedingungen durchgeführt, die als normale Prüfbedingungen anzusehen sind:

- unbeladenes Fahrzeug in fahrbereitem Zustand,
 - Reifendrucke gemäß den Angaben des Herstellers,
 - Reifenabnutzung innerhalb der nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zulässigen Grenzen,
 - Bewegungen des Fahrzeugs: Das Fahrzeug muß sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von 50 ± 5 km/h fortbewegen. Der Meßabstand muß mindestens 1 000 m betragen,
 - die Prüfung kann auch auf einem geeigneten Prüfstand durchgeführt werden, sofern eine vergleichbare Genauigkeit gewährleistet ist.
-

AUSWIRKUNGEN AUF DIE WIRTSCHAFT

Titel des Vorschlags: Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr

Dok. Nr.: VII/122/92

DER VORSCHLAG

1. Durch die vorgeschlagene Änderung der Verordnung 3821/85 des Rates soll der Einbau eines Zusatzgerätes in die derzeit von Berufskraftfahrern verwendete Tachographenanlage verbindlich vorgeschrieben werden, um eine bessere Kontrolle und Einhaltung der in der Verordnung (EWG) 3820/85 des Rates festgelegten Sozialvorschriften der Gemeinschaft für den Straßenverkehr zu gewährleisten. Anerkanntermaßen werden diese Rechtsvorschriften weitgehend mißachtet.

Die Sozialvorschriften der Gemeinschaft setzen Grenzwerte für die Lenkzeiten fest und schreiben Ruhezeiten vor. Diese Vorschriften lassen sich zur Zeit nur schwer kontrollieren, da angesichts der angespannten Marktlage im Bereich der Speditionsunternehmen der wirtschaftliche Druck auf die Fahrer und die Unternehmen zur Überschreitung der vorgeschriebenen Lenkzeiten sehr groß ist.

Im Hinblick auf eine Lösung dieses Problems wird vorgeschlagen, das derzeitige System durch ein Zusatzgerät zu ergänzen, in dem die wichtigsten Daten zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers auf eine Fahrer-Speicherkarte elektronisch gespeichert werden.

Mit dem vorgeschlagenen System können die Behörden bei Unterwegskontrollen schnell und zuverlässig die Einhaltung der Vorschriften kontrollieren, und der Fahrer kann eine unbeabsichtigte Überschreitung der Lenkzeiten vermeiden. Ferner bietet das System den Kontrollbehörden die Möglichkeit, die Lenkzeiten der Fahrer am Sitz des Unternehmens zu kontrollieren und somit die Durchsetzung der Sozialvorschriften zu verbessern.

Dies ermöglicht eine effizientere Kontrolle, wodurch gleiche Wettbewerbsbedingungen gefördert, die sozialen Bedingungen der Fahrer verbessert und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden.

Der Geltungsbereich des Vorschlags umfaßt Fahrzeuge, die zum erstenmal nach dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden und zum Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Sozialvorschriften gehören. Diese Verordnung sieht Ausnahmen vor, beispielsweise für Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen, Fahrzeuge zur Personenbeförderung, die bis zu neun Personen befördern können, Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes (definiert als Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Linienverkehr, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt), Fahrzeuge, die von den Streitkräften oder in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden, Fahrzeuge zum Abholen von Milch usw. Dagegen sind Fahrzeuge, die von kleinen Unternehmen, z.B. kleinen Bauunternehmen, nur für lokale Zwecke eingesetzt werden, sind nicht ausdrücklich ausgenommen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Betroffene

Betroffen ist der Straßengüterverkehr und der Überlandverkehr zur Personenbeförderung in allen Mitgliedstaaten. Es liegt auf der Hand, daß die Unternehmen die Kosten für die zusätzlichen Einrichtungen zu tragen haben. Das betrifft insbesondere mittelständische Betriebe, in denen die potentielle Anwendung gespeicherter Informationen für die Zwecke der Betriebsleitung nicht als zusätzlicher Nutzen angesehen wird.

Nach bisherigen Schätzungen erhöhen sich durch den Vorschlag die Kosten des bestehenden Tachographen um 80 % bzw. etwa 200 ECU. Die Kosten für die Fahrerkarte, die die persönlichen Daten des Fahrers enthält und auf die digitalisierte Daten über seine Lenkzeiten übertragen werden, würden sich auf etwa 25 ECU belaufen, einschließlich der Verwaltungskosten der Behörden, die die Karten für die jeweiligen Fahrer ausstellen. Die Kosten der unbespielten Speicherkarten für die Behörden liegen bei etwa 10 ECU pro Karte. Etwa 6 Millionen LKW und Busse fallen unter den Geltungsbereich dieses Vorschlags. Das ist der Preis dafür, daß die Behörden effiziente Kontrollen über die Einhaltung der Sozialvorschriften der Gemeinschaft durchführen und dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten können. Der Vorschlag wird von Unternehmen, denen dieses Anliegen am Herzen liegt, sowie von den Gewerkschaften voll und ganz unterstützt.

Zwischen dem Datum der formellen Verabschiedung des Vorschlags und dem Datum, ab dem der Einbau in Neufahrzeuge verbindlich vorgeschrieben wird, ist eine Übergangszeit von etwa drei Jahren notwendig, damit die LKW- und Bushersteller die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten durchführen können. Das sollte den Behörden der Mitgliedstaaten genügend Zeit geben, die Ausgabe und Überwachung der Fahrer-Speicherkarte zu organisieren.

Damit das System der Fahrerkarte innerhalb eines bestimmten Zeitraums wirksam werden kann, sollte der nachträgliche Einbau in die jeweiligen Fahrzeuge so rasch wie möglich erfolgen. Durch ein schnelles Nachrüstungsprogramm ließe sich auch das Risiko nachteiliger Auswirkungen auf die LKW-Hersteller verringern, da die größere Wirksamkeit der Kontrollen die Käufer vom Kauf von Neufahrzeugen abhalten könnte, in denen der Einbau der neuen Geräte verbindlich vorgeschrieben ist.

Die Hersteller von Fahrzeugdateneinheiten und Tachographensystemen befürworten den Vorschlag, der den Markt ankurbeln und neue Absatzmöglichkeiten schaffen würde. Diesem Vorschlag liegen bereits angenommene oder geplante CEN-Normen zugrunde, die der Industrie zugänglich gemacht werden sollen.

Das wird vor allem den KMU zugute kommen, welche elektronische Bordsysteme, die den vorgeschriebenen Anforderungen entsprechen, liefern können. Zur Zeit besteht im Bereich der Tachographen praktisch ein Monopol. Der Vorschlag führt daher zu einer Öffnung des Marktes.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund des Vorschlags

Alle Fahrzeuge, die den Sozialvorschriften der Verordnung 3820/85 unterliegen und mit einem Tachographen gemäß der Verordnung 3821/85 ausgerüstet sind und nach Januar 1990 zugelassen wurden, müssen ihr derzeitiges Tachographensystem nachrüsten und das im Anhang dieses Vorschlags beschriebene Zusatzgerät einbauen. Außerdem muß für alle Fahrer, die zum Fahren dieser Fahrzeuge berechtigt sind, eine Fahrerkarte ausgestellt werden. Das Nachrüstungsprogramm sollte bis Januar 2000 abgeschlossen sein. Hersteller von Neufahrzeugen müssen das vorgeschlagene System für neue Fahrzeugtypen bis Januar 1997 und für alle Fahrzeuge bis Januar 1998 in ihre Fahrzeuge einbauen.

Den Herstellern des Kontrollgeräts muß von einem Mitgliedstaat die Bauartgenehmigung erteilt werden, bevor dieses Gerät auf dem Markt verkauft werden kann.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen des Vorschlags

- Für die Beschäftigung

Die Gewerkschaften des Güterverkehrsgewerbes befürchten, daß die Kontrolle durch die Behörden der Mitgliedstaaten nicht ausreicht, um den Fahrern den notwendigen sozialen Schutz zu gewähren. Diese überschreiten ganz erheblich die vorgeschriebenen Lenkzeiten, um ihren Arbeitsplatz nicht zu verlieren. Das wirkt sich nicht nur nachteilig auf den Fahrer aus, sondern bringt auch akute Risiken für die Sicherheit im Straßenverkehr mit sich. Die Gewerkschaften betrachten effiziente Kontrollen und die Technik, die bessere Kontrollen ermöglicht, als positiven Anreiz zur Schaffung von Arbeitsplätzen und unterstützt diesen Vorschlag daher nachdrücklich.

Zusätzliche Arbeitsplätze würden im Bereich der Bordcomputerindustrie geschaffen, insbesondere aufgrund der Tatsache, daß in diesem Vorschlag ausdrücklich die Nachrüstung der bestehenden Flotte vorgeschrieben wird.

Allerdings könnte diese Maßnahme, die den Unternehmen die Möglichkeit nimmt, die vorgeschriebenen Fahrerzeiten zu überschreiten, sich negativ auf jene Unternehmen auswirken, deren Marktposition von der Verletzung der Vorschriften abhängt. Ihre Verluste dürften jenen Unternehmen zugute kommen, die die Vorschriften einhalten.

- Für die Investition und die Unternehmensgründung

Wie bereits erwähnt, sehen die Gewerkschaften den verbesserten Tachographen als eine Methode zur besseren Kontrolle an, die dadurch einen besseren sozialen Schutz bietet. Die verbesserten Kontrollen werden voraussichtlich die Einstellung zusätzlicher Fahrer zur Folge haben. Die Speicherkarten- und Mikroprozessor-Industrie wird sich den Anforderungen anpassen müssen, um die notwendigen Geräte anbieten zu können, was zu einer Erweiterung der Absatzmöglichkeiten eines Unternehmensbereichs beitragen wird, für den der Markt zur Zeit sehr eng ist. Die praktische Umsetzung von klaren Anforderungen wird sich auf die Herstellung und Konzipierung von Speicherkarten im Bereich des Verkehrs positiv auswirken. Das kann der Anwendung der Magnetkartentechnik bei der automatischen Bezahlung sowie bei Kontrollsystemen, etwa im Bereich des "Roadpricing" nur zuträglich sein.

- Für die Wettbewerbsstellung der Unternehmen

Unternehmen, die sich an die Vorschriften halten oder halten wollen, werden gegenwärtig von Unternehmen, die das nicht tun, benachteiligt. Offensichtlich lassen sich die letzteren derzeit von dem Risiko, gefaßt zu werden, nicht hinreichend abschrecken.

Erhöht sich das Risiko einer Strafverfolgung, so wird die Wettbewerbsstellung ehrlicher Unternehmen verbessert. Durch diesen Vorschlag wird der Markt allen Unternehmen geöffnet, die die entsprechenden CEN-Normen einhalten können.

5. Bestimmungen des Vorschlags, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen

Neben der Öffnung des Markts für die Lieferung von Bordcomputern sind keine spezifischen Maßnahmen für kleine und mittlere Unternehmen vorgesehen. In seiner endgültigen Fassung wurde der Vorschlag jedoch zumindest so abgefaßt, daß diese Unternehmen berücksichtigt werden.

Beispielsweise wurde die Vorschrift, daß der Fahrer die Daten von seiner Fahrerkarte auf einen PC am Standort des Unternehmens oder des Beauftragten des Unternehmens überspielen muß, dahingehend angepaßt, daß es den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, eine solche Vorschrift einzuführen. Bei Unternehmen, die die von diesem System bereitgestellten Daten nicht für Zwecke der eigenen Betriebsführung nutzen und die notwendigen EDV-Einrichtungen beschaffen wollen (und das könnte wie immer eher bei den kleineren Unternehmen der Fall sein), wäre das in diesem Vorschlag vorgeschriebene Zusatzgerät möglicherweise unerwünscht.

Neben den zusätzlichen Kosten für das Gerät erfordert der Vorschlag keine weiteren Maßnahmen seitens des Unternehmens. Der Fahrer wird abgesehen davon, daß er täglich seine Fahrerkarte benutzen muß, nicht zusätzlich belastet. Vielmehr kann der Fahrer wesentlich leichter feststellen, auf welchem Stand seine Lenkzeiten jeweils sind.

6. SCHLUSSFOLGERUNG

Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags hat die Kommission die Mitgliedstaaten sowie alle Beteiligten der Industrie und der Gewerkschaften konsultiert. Eine Sachverständigengruppe, in der die Industrie und Vertreter der Mitgliedstaaten vertreten sind, hat zwei Jahre regelmäßige Sitzungen abgehalten und die grundlegenden Zielvorstellungen des Konzepts festgelegt. Sachverständige aus der Industrie, von Magnetkartenherstellern und Berater aus dem Bereich Verkehr waren sich einig, daß das System technisch durchführbar ist.

Dieses Konsultationsverfahren wurde durch eine Sitzung des paritätischen Ausschusses für die sozialen Probleme im Straßenverkehr abgeschlossen, in der die Arbeitgeber wegen der Kosten gegen die Verordnung und ihren Übergangsvorschriften einen Vorbehalt eingelegt haben.

Es steht außer Zweifel, daß die größten Marktverzerrungen aufgrund gesetzwidrigen Verhaltens darauf zurückzuführen sind, daß beim Fahren die Lenk- und Ruhezeiten nicht eingehalten werden oder unerlaubt gefahren wird. Durch die Verabschiedung dieser Verordnung soll die Kontrolle dieser beiden mißbräuchlichen Praktiken verbessert werden.