

4875/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.5100/J-NR/1998, betreffend Manipulations-sicherheit von Fahrtenschreibern, die die Abgeordneten Meischberger und Kollegen am 4. November 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Ist Ihnen bekannt, daß an der Universität von Cambridge eine Studie über die neuen elektronischen Fahrtenschreiber, die europaweit in LKW zum Einsatz kommen sollen, zum Schluß kommt, daß diese nicht manipulationssicher seien?

Antwort:

Bei der infragekommenden Studie handelt es sich um: "On the Security of Digital Tach - graphs" von Ross Anderson, Cambridge University Computer Laboratory. Diese Studie wurde vom Ministerium für Umwelt, Verkehr und der Regionen des Vereinigten Königreiches 1997 in Auftrag gegeben und Anfang 1998 präsentiert.

2. Welche Reaktionen wurden Ihrerseits daraufhin gesetzt?

Antwort:

Die zu setzenden Reaktionen wurden bereits während und vor dem Entstehen dieser Studie gesetzt. Österreich hat Standpunkte zu sicherheitsrelevanten Positionen eingebracht, die vor allem durch das Vereinigte Königreich und Deutschland, aber auch durch Experten anderer EU - Mitglieder unterstützt wurden. Diese Maßnahmen sind wie in der Anderson Studie aufgeführt,

u.a. die Typenprüfung des System als Ganzes, die Einführung von Normen, die die Organisation miteinschließen (ITSEC) etc.

3. Welche Maßnahmen wurden seitens der EU daraufhin gesetzt?

Antwort:

Die technischen Anforderungen wurden im Anhang IB der Verordnung festgeschrieben. Die Kommission hat aufgrund insbesondere der Sicherheitsbedenken die Beschlußfassung über die Verordnung und den Anhang IB getrennt.

Gleichzeitig wurde im Rahmen des Tacho Smart Projekts der Auftrag zu Studien ausgeweitet (ERTICO, Arbeitsgruppen). Nur der Text der Verordnung ohne Anhang ist derzeit beschlossen, nicht hingegen der Anhang. Letzterer wurde nicht wie geplant bis 1.7.1998 fertiggestellt; gerade wegen der bekannten technischen Probleme werden noch immer die einzelnen Spezifikationen, Stück um Stück, erarbeitet.

4. Halten Sie aufgrund dieser Erkenntnisse eine Änderung dieser Geräte für erforderlich und haben Sie in dieser Angelegenheit bereits die Initiative ergriffen; wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Österreich ist sich der Sicherheitsprobleme bei EU- Kontrollgeräten sehr wohl bewußt. Gerade deswegen wurde das zukunftsweisende Projekt Digitaler- Tachograph unterstützt. Zu wesentlichen Anregungen der Gerätespezifikationen hat, wie bereits angeführt, Österreich erfolgreich die Initiative eigriffen und Änderungen durchgesetzt.

Erwartete Systemunsicherheiten werden nach Einführung des digitalen Tachographen durch nationale Regelungen zur Kartenausgabe, Datenspeicherung und Intensivierung der Straßenkontrolle miiert. Dies ist gemäß Text der Verordnung 24 Monate nach Fertigstellung des Anhanges 113 erforderlich. Aufgrund der Problemstellung ist eine Fertigstellung des Anhanges 113 vermutlich in der zweiten Jahreshälfte 1999 zu erwarten, d.h. die komplette Verordnung wird vermutlich erst mit 2002 wirksam werden.

5. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Kontrollen von LKW, insbesondere der Verstöße gegen die Ruhenszeitenbestimmungen, trotz der Wegfall der Grenzkontrollen haben Sie gesetzt?

Antwort:

Um die Effizienz und Kapazität der bestehenden Kontrollen wesentlich zu erhöhen, hat die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge mit Partnern, und besonders unterstützt durch die Länder Steiermark und Vorarlberg, ein Automatisches - Diagrammscheiben - Auswerte - System (ADAS) entwickelt. Dieses System reduziert den Aufwand der Prüforgane und Behörden erheblich. Der Regelprobetrieb ist abgeschlossen, das System mit 1999 für Behörden verfügbar. Nach Beschaffung und Einschulung spezialisierter Organe der Exekutive durch die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge ist eine wesentliche Qualitätsverbesserung und Qualitätssteigerung zu erwarten.

Anlage konnte nicht gescannt werden!!!