

Vorblatt

1. Problem:

Das Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) weicht derzeit von den einschlägigen EU-Vorschriften ab.

2. Ziel:

Angleichung des AETR an die einschlägigen EU-Vorschriften.

3. Inhalt/Problemlösung:

Das Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) wurde seit 1970 vier Mal abgeändert. Mit diesen Änderungen soll die Entwicklung des technischen Fortschrittes, sowie der Zusammenhang mit den europarechtlichen Vorschriften berücksichtigt werden, damit der internationale Verkehr in allen Ländern der UNECE nach denselben Bestimmungen erfolgen kann.

4. Alternativen:

Keine.

5. Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

5.1 Finanzielle Auswirkungen:

Keine. Mit der vorgeschlagenen Regelung werden die Vorschriften des AETR an die bereits geltenden EU-Vorschriften angeglichen. Das AETR ist auf grenzüberschreitende Beförderungen, die zumindest teilweise im Gebiet einer Vertragspartei erfolgen, anzuwenden. Da die einschlägigen EU-Vorschriften bereits in Österreich umgesetzt wurden bzw. direkt angewendet werden, werden keine finanziellen Auswirkungen verursacht.

5.2 Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

5.2.1 Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

5.2.2 Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten von Unternehmen verursacht.

5.3 Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

5.5 Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

6. Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit den vorliegenden Änderungen werden die Vorschriften des AETR an die Rechtsvorschriften der Europäischen Union angeglichen.

7. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Änderung 3, Änderung 4 und die Änderung betreffend digitale Tachographen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) sind gesetzändernd bzw. Gesetzesergänzend und bedürfen daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Sie sind der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass ein Beschluss gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG, dass dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist, nicht erforderlich ist. Da durch die Änderungen keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereichs der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970, BGBl. Nr. 518/1975 idF von BGBl. I Nr. 2/2008) wurde vier Mal abgeändert. Mit diesen Änderungen soll die Entwicklung des technischen Fortschrittes sowie der Zusammenhang mit den europarechtlichen Vorschriften berücksichtigt werden. Die „Änderung 2“ ist am 24. April 1992 in Kraft getreten und wurde von Österreich bereits 1993 angenommen (BGBl. Nr. 203/1993). Die folgenden drei Änderungen wurden von Österreich bisher noch nicht angenommen.

Die „Änderung 3“ (Art. 10 und 13, sowie Anhang) ist am 28. Februar 1995 in Kraft getreten und betrifft technische Vorgaben in Zusammenhang mit der Angleichung an die VO (EWG) Nr. 3821/85.

Die „Änderung 4“ (Art. 12) ist am 27. Februar 2004 in Kraft getreten und betrifft Bestimmungen hinsichtlich der Straßenkontrollen, insbesondere die Mindestzahl der durchzuführenden Kontrollen, den Gegenstand der Straßenkontrollen und die Funktion des Kontrollgerätes.

Die „Änderung betreffend digitale Tachographen“ (Art. 10, 13, 21, 22, 22 bis, sowie Anhang samt Anlagen) ist am 16. Juni 2006 in Kraft getreten und betrifft Bestimmungen hinsichtlich der Einführung des digitalen Kontrollgerätes. Der Grund für diese Änderungen war die Angleichung des AETR an die einschlägigen EU-Verordnungen (VO (EG) Nr. 561/2006, 3821/85, 2135/98), damit der internationale Verkehr in allen Ländern der UNECE nach denselben Bestimmungen erfolgen kann.

Bei dieser Änderung handelt es sich um eine Zwischenanpassung, da die Verhandlungen über die Angleichung des AETR noch nicht endgültig abgeschlossen sind. Als Zielvorgabe für die endgültige Anpassung ist derzeit 2010 vorgesehen.

Damit eine einheitliche Vorgehensweise gewährleistet ist, ist die Umsetzung der neu gefassten Artikel 10, 12, 13, 21, 22, 22 bis, sowie des Anhangs samt Anlagen des AETR erforderlich.

Besonderer Teil

Zur „Änderung 3“ (Art. 10 und 13, sowie Anhang):

Zu Art. 10:

Diese Änderung betrifft technische Vorgaben in Zusammenhang mit der Angleichung an die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Zu Art. 13:

Diese Änderung enthält Übergangsbestimmungen hinsichtlich des digitalen Kontrollgerätes.

Zum Anhang - Anlage 2, Kapitel I:

Die Änderung aktualisiert die Liste der Staaten, die Vertragsparteien des AETR sind.

Zur „Änderung 4“ (Art. 12):

Zu Art. 12:

Diese Änderung betrifft Bestimmungen hinsichtlich der Straßenkontrollen, insbesondere die Mindestanzahl der durchzuführenden Kontrollen, den Gegenstand der Straßenkontrollen und die Funktion des Kontrollgerätes.

Zur „Änderung betreffend digitale Tachographen“ (Art. 10, 13, 21, 22, 22 bis, sowie Anhang samt Anlagen):**Zu Art. 10:**

Die Änderung entfernt aus diesem Artikel die bestehenden Vorkehrungen technischer oder betrieblicher Natur und verlegt diese in den Anhang, um die Lesbarkeit der Vorkehrungen betreffend die Kontrollgeräte zu verbessern und das System kohärenter zu machen. Zusätzlich wurde die Formulierung der verbliebenen Einrichtungen überarbeitet.

Zu Art. 13:

Da die derzeitigen Übergangsbestimmungen überholt sind, wurden sie durch neue Bestimmungen ersetzt, die die genauen Bedingungen für die Einführung des Tachographen durch die Vertragsparteien festlegen. Eine Übergangsfrist von vier Jahren wurde eingeräumt. In Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen müssen alle neuen, in den Vertragsparteien registrierten Fahrzeuge spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderung 2009/2010 mit diesem Apparat ausgerüstet werden. Unter der Voraussetzung, dass EU-Fahrzeuge dieser Verpflichtung aufgrund des Gemeinschaftsrechts bereits unterliegen, sind die vorliegenden Übergangsbestimmungen hauptsächlich auf Länder außerhalb der EU anzuwenden.

Dieser Artikel behandelt auch die Situation der mit diesen Geräten ausgerüsteten Fahrzeuge, die Transporte in Länder durchführen, die die relevanten Vorkehrungen in ihren Gebieten noch nicht umgesetzt haben, und klärt die Situationen von Fahrern eines mit einem digitalen Tachographen ausgerüsteten Fahrzeugs, der das Gebiet einer Vertragspartei befährt, während in seinem eigenen Staat die Vorkehrungen in Bezug auf den digitalen Tachografen noch nicht in Kraft getreten sind.

Zu Art. 21 und 22:

Die Änderungen klären die prozesstechnischen Punkte für ein Land, das in dem Zeitraum zwischen der Verständigung von einem Änderungsvorschlag und dem Moment, an dem die Änderung angenommen wird, dem Vertrag beitrifft. Art. 21 betrifft das Verfahren für den Hauptteil des AETR und seinen Anhang und Art. 22 betrifft das Verfahren für die Anlagen 1 und 2.

Zu Art. 22 bis:

Dieser neue Artikel legt das besondere Verfahren für Änderungen der Anlage 1B fest, dessen Entwicklung direkt von den Änderungen, die zu Anhang 1B zur Verordnung 3821/85 vom 20. Dezember 1985 gemacht werden könnten, abhängt. Es ist wichtig, dass dieses Verfahren so einfach wie möglich gehalten wird, damit neue Gemeinschaftsregeln in kurzer Zeit in das AETR übernommen werden können, um Unterschiede zwischen den beiden Regelungen zu vermeiden und damit den Straßentransport auf internationalem Level zu vereinfachen.

Zum Anhang zum AETR:

Die Einführung des digitalen Tachografen erfordert eine komplette Neubearbeitung des Inhalts des derzeitigen Anhangs zum AETR unter Berücksichtigung der neuen Vorrichtung und unter Beibehaltung der bestehenden Vorkehrungen. Das ist das Ziel des neuen Anhangs, der sowohl die allgemeinen Regeln technischer Natur festlegt, denen die Kontrollvorrichtung ungeachtet ihrer Beschaffenheit, mechanisch oder digital, entsprechen sollte, als auch die Voraussetzungen für ihre Verwendung.

Zu Anlage 1B:

Es wird eine neue Anlage eingefügt, die die rein technischen Bedingungen einbringt, denen der digitale Tachograf entsprechen muss, sowie die verschiedenen Bestandteile, aus denen er bestehen muss. Diese Anlage trägt den Titel 1B, um den Zusammenhang mit Anhang 1B der Verordnung 3821/85 zu unterstreichen.

Aufgrund des sehr technischen und umfangreichen Charakters dieses Anhangs, der über 250 Seiten umfasst, wurde im Vorschlag absichtlich entschieden, in AETR nur auf die Referenztexte und das Amtsblatt der EU, die mit dem Anhang zusammenhängen, zu verweisen, und die Punkte, die übernommen werden müssen, um den jeweiligen Kontext mit AETR in Betracht zu ziehen, hervorzuheben. Diese vereinfachte Lösung macht es in Zukunft möglich, die zukünftigen Änderungen des AETR zu Anhang 1B zu berücksichtigen, die sich voraussichtlich wegen des innovativen Charakters des digitalen Tachografen häufig weiterentwickeln werden. Nichtsdestotrotz wird das UNECE Sekretariat eine zusammengefasste Version von Anlage 1B vorbereiten, die nichtamtlichen Charakter hat und alle Änderungen, die in der Einführung zu Abs. 2 dieser Anlage aufgezählt werden, beinhaltet, um die Lesbarkeit dieses dem Kontext des AETR angepassten Anhangs 1B zu verbessern.

Zu Anlage 2:

Die Änderung aktualisiert einerseits die Liste der Staaten, die Vertragsparteien des AETR sind, denen eine Nummer zugeschrieben wurde, um die Identifikation ihres Zulassungszeichens zu ermöglichen (Abs. 1 von Punkt I von Anlage 2), und schafft andererseits eine besondere Zulassungsbescheinigung für Produkte, die Anlage 1B (neuer Punkt III von Anlage 2) entsprechen, da die vorliegende Form, deren Titel geändert wurde, auf Produkte, die Anlage 1 (Punkt 2 von Anlage 2) entsprechen, beschränkt ist.