



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 15. November 2013
(OR.en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0196 (COD)**

**11532/4/13
REV 4 ADD 1**

**TRANS 354
CODEC 1599
PARLNAT 282**

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

- Begründung des Rates

Vom Rat am 15. November 2013 angenommen

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 19. Juli 2011 einen Vorschlag für eine Verordnung zur Aufhebung der Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung 561/2006¹ vorgelegt.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 3. Juli 2012 angenommen².

Der Rat hat am 29. Oktober 2012 eine politische Einigung über den Entwurf erzielt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Europäischen Datenschutzbeauftragten berücksichtigt. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, weder eine Stellungnahme abzugeben noch einen Bericht zu erstellen.

Im Anschluss an die Abstimmung im Europäischen Parlament haben das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission Verhandlungen geführt, um zu einer Einigung über den Vorschlag zu gelangen. Eine Einigung wurde am 14. Mai 2013 erzielt; sie wurde anschließend am 24. Mai 2013 vom Ausschuss der Ständigen Vertreter und am 18. Juni 2013 vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments gebilligt.

Auf dieser Grundlage und im Anschluss an die Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) am 15. November 2013 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.

¹ Dok. 13195/11

² P7_TA-PROV(2012)0271

II. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

1. Allgemeines

Der Vorschlag über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, der dem Rat im Juli 2011 vorgelegt wurde, bildet zusammen mit dem "Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein in Bezug auf die Integration der Funktionen einer Fahrerkarte" ein Legislativpaket, mit dem die Sozialvorschriften im Straßenverkehr besser durchgesetzt und Betrug und der Verwaltungsaufwand durch Weiterentwicklung der technischen Aspekte des Fahrtenschreibers und durch Effizienzsteigerungen verringert werden sollen. Die Kommission hat begleitend zu dem Vorschlag die Mitteilung mit dem Titel "Digitaler Fahrtenschreiber: Fahrplan für künftige Tätigkeiten" übermittelt.

Generell hat der Rat die Ziele des Kommissionsvorschlags positiv aufgenommen, insbesondere die größere Sicherheit des Systems (weniger Betrug und Manipulationen des Fahrtenschreibers), die Verringerung der Verwaltungskosten und die höhere Effizienz bei der Kontrolle des Systems. Der Rat war jedoch der Auffassung, dass weitere Arbeiten zu den voraussichtlichen Auswirkungen einiger der von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich seien, und hat betont, dass es den Mitgliedstaaten freistehen sollte, die kosteneffizientesten Maßnahmen anzuwenden, dass personenbezogene Daten im Zusammenhang mit der Verordnung besser geschützt werden müssten und dass die Bestimmungen zu den technischen und funktionellen Anforderungen des Fahrtenschreibers präzisiert werden müssten. Der Standpunkt des Rates enthält daher größere Änderungen am Vorschlag der Kommission.

2. Standpunkt des Rates zu den Abänderungen des Parlaments in einigen Kernpunkten

i) **Struktur des Gesetzgebungsakts (delegierte Rechtsakte/Durchführungsrechtsakte)**

Um den technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, hatte die Kommission vorgeschlagen, dass ihr gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden sollte, Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge I, I B und II an den technischen Fortschritt sowie zur Ergänzung des Anhangs I B mit den technischen Spezifikationen zu erlassen, die erforderlich sind, um die automatische Aufzeichnung der Standortdaten und die Fernkommunikation zu ermöglichen und eine Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen zu gewährleisten (Artikel 4, 5, 6 und 38 des Kommissionsvorschlags).

Das Parlament hat dem von der Kommission vorgeschlagenen Konzept zugestimmt, hat jedoch vorgeschlagen, einen Teil des Inhalts der genannten Anhänge in den verfügbaren Teil der Verordnung aufzunehmen, damit die Befugnisse der Kommission, wichtige Bestimmungen der Fahrtschreiber-Verordnung zu ändern, beschränkt werden. Dies gilt insbesondere für die Bestimmungen zu Definitionen, Anforderungen und aufzuzeichnenden Daten, Funktionen des digitalen Fahrtschreibers sowie Anzeige- und Warnfunktionen, zu denen das Parlament eine Reihe von Abänderungen vorgenommen hat.

Dem Rat ist bewusst, dass in der Verordnung der grundlegende Rechtsrahmen festgelegt werden muss. Es wird daher vorgeschlagen, dass die wichtigsten technischen Anforderungen aus den genannten Anhängen in den verfügbaren Teil der Verordnung übernommen werden; auf dieser Grundlage soll die Kommission zu einem späteren Zeitpunkt im Wege von Durchführungsrechtsakten die notwendigen genauen Bestimmungen festlegen, damit eine einheitliche Anwendung in allen Mitgliedstaaten der EU gewährleistet wird. Der Standpunkt des Rates enthält daher Bestimmungen zu den Definitionen, den technischen Anforderungen und den aufzuzeichnenden Daten sowie zu den Funktionen des digitalen Fahrtschreibers und den Anzeige- und Warnfunktionen.

Der Rat konnte deshalb den Abänderungen 20, 22 bis 37, 39 bis 43, 45 und 48 des Europäischen Parlaments sinngemäß zustimmen. Die Abänderungen 125, 113, 114 und 115 wurden jedoch verworfen.

ii) Neue Technologien und Datenschutzbestimmungen

(a) *Stärkung des Datenschutzes*

Die Kommission hatte ursprünglich vorgeschlagen, dass eine unmittelbare Bezugnahme auf die Datenschutzvorschriften aufgenommen wird (Artikel 34).

Der Rat stimmt mit dem Parlament darin überein, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Datenschutzbestimmungen ausgehend von der Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten gestärkt werden sollten, und stimmt daher den Abänderungen 12, 44 sowie 101 und 202 des Europäischen Parlaments weitgehend zu. Er war jedoch nicht in der Lage, die Abänderungen 48 und 49 zu berücksichtigen.

(b) *Aufzeichnung von Standortdaten*

Die Kommission hatte vorgeschlagen, nur die Standorte, an denen der Arbeitstag beginnt und endet, aufzuzeichnen (Artikel 4), aber das Parlament trat für eine automatische Aufzeichnung eines jeden Verkehrssegments des Arbeitstags des Fahrers ein.

Der Rat konnte sich dem nicht anschließen, räumt aber ein, dass es sinnvoll wäre, neben den Standorten, an denen der Arbeitstag beginnt und endet, nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit automatisch den Standort aufzuzeichnen, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften durch Berufskraftfahrer zu verbessern. Daher konnten im Standpunkt des Rates einige der Bedenken des Parlaments, die sich in den Abänderungen 46 und 47 widerspiegeln, zum Teil berücksichtigt werden.

(c) Ausstattung der Kontrolleure mit Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation

Das Parlament wollte mit mehreren Abänderungen die Ausrüstung mit Geräten zur Früherkennung etwaiger Manipulationen des Fahrtenschreibers per Fernkommunikation für die Kontrolleure obligatorisch machen.

Der Standpunkt des Rates spiegelt den Wunsch des Parlaments zum Teil wider, und der Rat ist der Auffassung, dass eine schrittweise Ausstattung der Kontrolleure mit Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation gemäß Artikel 9 angemessen ist. 15 Jahre nach der Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers werden die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden daher in angemessenem Umfang mit Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation ausstatten und dabei auch ihre besonderen Durchsetzungsstrategien berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht es den Mitgliedstaaten frei, ihre Kontrollbehörden mit den Fernkommunikationsgeräten für die Früherkennung auszustatten. Die Anliegen, die das Parlament in den Abänderungen 52, 88 und 103 zum Ausdruck gebracht hatte, konnten daher im Standpunkt des Rates zum Teil berücksichtigt werden, wobei auch die Haushaltszwänge der Mitgliedstaaten berücksichtigt wurden.

(d) Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen

Das Parlament hat mehrere Abänderungen vorgelegt, mit denen eine obligatorische Schnittstelle der Fahrtenschreiber zu intelligenten Verkehrssystemen vorgesehen wird. Der Rat hält es für sehr wichtig, dass weiterhin ausreichende Flexibilität gegeben ist, so dass die Unternehmen auch künftig entscheiden können, ob der Fahrtenschreiber an externe Geräte angeschlossen wird oder nicht. Im Standpunkt des Rates ist daher vorgesehen, dass Fahrtenschreiber mit genormten Schnittstellen ausgerüstet werden können, die die Nutzung der vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten oder erzeugten Daten durch externe Geräte ermöglichen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus wird im Standpunkt des Rates präzisiert, dass das an die Schnittstelle angeschlossene externe Gerät auf personenbezogene Daten nur zugreifen kann, wenn der Fahrer, auf den sich die Daten beziehen, ausdrücklich seine Zustimmung erteilt hat.

Die Abänderungen 59 und 122, 60 und 61 sowie 62 und 123 wurden im Standpunkt des Rates daher nur teilweise berücksichtigt.

iii) Inkrafttreten hinsichtlich des intelligenten Fahrtenschreibers und nachträglicher Einbau in Fahrzeuge

(a) Inkrafttreten

Gemäß dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag sollten neu zugelassene Fahrzeuge 48 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgestattet werden.

Das Parlament hat vorgeschlagen, dass Fahrzeuge, die 24 Monate nach dem Inkrafttreten der technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in Betrieb genommen werden, mit einem solchen Fahrtenschreiber ausgestattet werden.

Der intelligente Fahrtenschreiber für Fahrzeuge, die erstmalig zugelassen werden, wäre gemäß dem Standpunkt des Rates in erster Lesung 40 Monate nach dem Inkrafttreten der technischen Spezifikationen für intelligente Fahrtenschreiber, die die Kommission bis zum 31. Dezember 2014 festlegen wird, vorgeschrieben.

Soweit sich die Abänderungen 46, 51 und 61 auf den zeitlichen Rahmen bezogen, konnten sie daher nicht berücksichtigt werden.

(b) Nachträgliche Ausstattung von Fahrzeugen mit einem digitalen Fahrtenschreiber

Die Kommission hatte in ihren ursprünglichen Vorschlag keine Bestimmungen über die nachträgliche Ausstattung von Fahrzeugen mit einem digitalen Fahrtenschreiber aufgenommen, während das Parlament dafür eintrat, dass grundsätzlich alle Fahrzeuge bis 2020 mit dem neuen intelligenten Fahrtenschreiber ausgestattet werden, damit die Arbeit der Kontrolleure und der Verkehrsunternehmen erleichtert wird.

Der Rat ist der Auffassung, dass die nachträgliche Ausstattung von Fahrzeugen, wie sie das Parlament angestrebt hat, insbesondere aufgrund der großen Belastung für kleine und mittlere Unternehmen unverhältnismäßig große wirtschaftliche Auswirkungen hätte und daher die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsteilnehmer der EU gefährden könnte. Er ist jedoch bereit, in seinem Standpunkt in erster Lesung zum Teil die Bedenken zu berücksichtigen, die das Europäische Parlament in seiner Abänderung 38 zum Ausdruck gebracht hat: Der Text des Rates sieht in Artikel 3 Absatz 4 vor, dass Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr spätestens 15 Jahre, nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, mit einem solchen Fahrtenschreiber ausgestattet werden.

iv) Integration von Gewichtssensoren in den digitalen Fahrtenschreiber

Im Vorschlag der Kommission waren keine Bestimmungen zu Gewichtssensoren enthalten, aber das Parlament war der Auffassung, dass Gewichtssensoren in die digitalen Fahrtenschreiber integriert werden sollten, damit Straßenverkehrsunternehmen die geltenden Vorschriften zum Gewicht von Fahrzeugen stärker einhalten. Das Parlament hat daher mehrere Abänderungen vorgelegt (13, 147 und 148, 149, 63 und 150 sowie 71 und 151).

Der Rat teilt nicht die Auffassung des Parlaments, dass es einen unmittelbaren Bezug zwischen der Integration von Gewichtssensoren in digitale Fahrtenschreiber und einer besseren Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten gibt. Der Rat ist der Auffassung, dass die Integration von Gewichtssensoren in digitale Fahrtenschreiber aus verschiedenen Gründen nicht angebracht ist. Erstens würde die Aufnahme neuer technischer Spezifikationen für Gewichtssensoren insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen zusätzliche Kosten verursachen. Zweitens könnte die Entwicklung dieser neuen technischen Spezifikationen das Inverkehrbringen des neuen Fahrtenschreibers verzögern.

Abgesehen von einem Erwägungsgrund, in dem allgemein darauf hingewiesen wird, dass die Kommission der Frage nachgehen sollte, inwieweit Gewichtssensoren zu einer besseren Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften beitragen können, sieht der Standpunkt des Rates im Text der Verordnung daher keine Bestimmungen zu Gewichtssensoren vor. Der Rat konnte die genannten Abänderungen des Parlaments somit nicht berücksichtigen.

v) Zertifizierung und Aus- und Fortbildung der Kontrolleure

Das Parlament hat eine Reihe von Abänderungen zur Aus- und Fortbildung der Kontrolleure und der Harmonisierung der Zertifizierung ihrer Fertigkeiten und Kenntnisse vorgelegt.

Der Rat ist entschieden gegen ein Zertifizierungssystem für Vollzugsbeamte und konnte den Abänderungen 97, 98, 106, 107 und 108 nicht zustimmen.

Hinsichtlich der Aus- und Fortbildung der Kontrolleure sind die Bedenken, die in den Abänderungen 104 und 105 des Parlaments zum Ausdruck gekommen sind, im Standpunkt des Rates in erster Lesung zum Teil berücksichtigt. Gemäß Artikel 39 Absatz 3 des Standpunkts des Rates wird die Kommission Vorschriften erlassen, in denen der Inhalt der Grundausbildung und Fortbildung der Kontrolleure präzisiert werden; dieser Inhalt wird in die Aus- und Fortbildung der Kontrolleure in den Mitgliedstaaten aufgenommen.

vi) Ausnahmen im Rahmen der Verordnung 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Die Kommission hatte in Artikel 43 vorgeschlagen, dass Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung 561/2006, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, unter bestimmten Umständen Ausnahmen von den Vorschriften der Verordnung zu gewähren, geändert wird. Die Kommission hatte vorgeschlagen, den Mitgliedstaaten zu gestatten, Ausnahmen von der Verordnung 561/2006 für Fahrzeuge zu gewähren, die nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt werden.

Das Parlament hat eine Reihe von Abänderungen vorgelegt, mit denen neue Ausnahmen im Rahmen der Verordnung 561/2006 eingeführt werden sollten. Das Parlament war insbesondere nicht ganz mit der Möglichkeit zufrieden, dass die Mitgliedstaaten eine Ausnahme für Beförderungen in einem Umkreis von 100 km, wie von der Kommission vorgeschlagen, gewähren, und wollte diese Ausnahme in allen Mitgliedstaaten der EU anwenden. Das Europäische Parlament hat daher die Abänderungen 126 und 135 vorgelegt, mit denen darauf abgezielt wurde, dass Artikel 3 der Verordnung 561/2006 dahin gehend geändert wird, dass Personen, für die das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit darstellt, vom Anwendungsbereich der Verordnung und damit von der Verpflichtung ausgenommen werden, einen Fahrtenschreiber zu betreiben, wenn sie ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort ihres Unternehmens tätig sind.

Der Rat hat es im Interesse eines Kompromisses akzeptiert, die Anliegen des Parlaments in seinem Standpunkt in erster Lesung zu berücksichtigen. Gemäß dem Text des Rates werden Fahrer, für die das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit darstellt, von der Verpflichtung zum Betrieb eines Fahrtenschreibers ausgenommen, wenn die Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, und nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt werden. Die übrigen Abänderungen des Parlaments, d.h. die Abänderungen 6, 117 bis 120, 127 und 128 sowie 134, mit denen neue Ausnahmen im Rahmen der Verordnung 561/2006 eingeführt werden sollten, wurden vom Rat indes nicht berücksichtigt.

vii) Harmonisierung der Verstöße und Sanktionen

Das Parlament hat mehrere Abänderungen vorgelegt, die eine größere Harmonisierung der Verstöße und Sanktionen in den Mitgliedstaaten bezwecken. Das Parlament hat insbesondere vorgeschlagen, in die Verordnung neue Bestimmungen aufzunehmen, um auf eine verbindliche Kategorisierung sehr schwerer Verstöße gegen die Fahrtenschreiber-Verordnung Bezug zu nehmen; Ziel des Parlaments ist es, dass bei Verstößen gegen die Vorschriften über den Fahrtenschreiber die höchsten Sanktionen verhängt werden, die in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehen sind.

Der Rat kann sich dem vom Parlament in seinen Abänderungen 3, 109 sowie 111 und 112 vorgeschlagenen Konzept nicht anschließen und ist der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten nach Maßgabe der nationalen Verfassungsbestimmungen Vorschriften über die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen erlassen sollen. Im Standpunkt des Rates ist darüber hinaus vorgesehen, dass diese Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen und nicht diskriminierend sein dürfen und den in der Richtlinie 2006/22/EG¹ festgelegten Kategorien von Verstößen entsprechen müssen. Außerdem wird ein neuer Erwägungsgrund aufgenommen, in dem betont wird, dass die Behörden der Mitgliedstaaten die geltenden Vorschriften einheitlich anwenden sollten. Der Rat konnte daher die Abänderung 4 sinngemäß akzeptieren.

¹ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35-43.

viii) Stärkung der Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten

Der Vorschlag der Kommission (Kapitel IV, insbesondere Artikel 19) enthielt Bestimmungen, mit denen der Rechtsrahmen für die Zulassung von Werkstätten gestärkt werden sollte. Die Kommission war der Auffassung, dass die Werkstätten aufgrund eines Systems regelmäßiger und unangekündigter Überprüfungen und zur Vermeidung von Interessenkonflikten vertrauenswürdiger wären und das Risiko von Betrug und Manipulation verringert würde.

Das Parlament hat eine Abänderung (Abänderung 81) vorgelegt, um die unangekündigten technischen Überprüfungen zugelassener Werkstätten auf 20 % zu erhöhen.

Aufgrund der unterschiedlichsten Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten hat der Rat den Text der Kommission geändert, um den Mitgliedstaaten die Flexibilität zu geben, intern über das Vorgehen zu beschließen, wobei gleichzeitig aber auch eine Reihe von Mindestkriterien für die Zulassung einzuhalten sind (ordnungsgemäß geschultes Personal, Verfügbarkeit der erforderlichen Ausrüstungen zur Durchführung der einschlägigen Prüfungen und Aufgaben, Zuverlässigkeit der Werkstätten). Der Rat verringerte darüber hinaus die regelmäßigen Überprüfungen der von den Werkstätten beim Umgang mit Fahrtenschreibern einzuhaltenden Verfahren von jährlich auf alle zwei Jahre und behielt den Vorschlag der Kommission, 10 % der Werkstätten unangekündigten technischen Überprüfungen zu unterziehen, und die Dauer der Gültigkeit der Werkstattkarte (ein Jahr) bei, wie von der Kommission vorgeschlagen, damit die Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten gewährleistet wird. Die Abänderung 81 des Parlaments konnte daher nicht berücksichtigt werden, während die Abänderungen 82 und 152 im Standpunkt des Rates dem Grundsatz nach berücksichtigt werden.

ix) Verantwortung des Unternehmens für Verstöße des Fahrers

Der Kommissionsvorschlag enthielt eine Bestimmung, nach der ein Verkehrsunternehmen für Verstöße gegen diese Verordnung, die von Fahrern des Unternehmens begangen werden, haftet, wobei die Mitgliedstaaten alle Beweise prüfen könnten, die belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.

Der Rat, der sich auf Artikel 10 der Verordnung 561/2006 stützt, schlägt vor, einen Satz aufzunehmen, nach dem diese Haftung von einem Verstoß des Verkehrsunternehmens gegen Artikel 33 Absatz 3 (unangemessene Vorbereitung des Fahrers durch das Unternehmen) und gegen Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 abhängig gemacht wird. Darüber hinaus sieht der Text des Rates vor, dass ein Verkehrsunternehmen für Verstöße haftet, die von Fahrern des Unternehmens bzw. von den Fahrern begangen werden, die ihm zur Verfügung stehen.

In diesem Zusammenhang sind die wichtigsten Anliegen des Parlaments, wie sie sich in den Abänderungen 92 sowie 92, 124 und 133 widerspiegeln, dem Grundsatz nach vom Rat berücksichtigt worden.

x) Zusammenführung von Fahrtenschreiber-Fahrerkarte und Führerschein

Artikel 27 des ursprünglichen Kommissionsvorschlags sah vor, dass ab dem 19. Januar 2018 Fahrtenschreiber-Fahrerkarten in die Führerscheine integriert und nach den Vorschriften der Richtlinie 2006/126/EG ausgestellt, erneuert, umgetauscht und ersetzt werden.

Dieser allmähliche Prozess der Ersetzung von Fahrerkarten durch Führerscheine würde eine Änderung der Führerscheinrichtlinie erfordern, um das parallele Bestehen der beiden Funktionen in einem einzigen Dokument, d.h. in einem Führerschein mit den Funktionen einer Fahrtenschreiber-Fahrerkarte, rechtlich zu regeln.

Das Europäische Parlament hat in seiner Abänderung 89 den Artikel 27 durch eine Bestimmung ersetzt, mit der die Kommission beauftragt wurde, innerhalb von 2 Jahren nach dem Inkrafttreten der Verordnung eine Folgenabschätzung zur Durchführbarkeit der Zusammenführung aller Karten, die von Berufskraftfahrern verwendet werden, vorzunehmen.

Der Rat ist der Auffassung, dass für eine Änderung der Führerschein-Richtlinie eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse der Kommission erforderlich ist, bevor in dieser komplexen Frage eine Entscheidung getroffen werden kann. Der Rat hat daher beschlossen, Artikel 27 vollständig zu streichen.

Die Abänderung 89 des Parlaments wurde vom Rat somit verworfen.

xi) Fahrtenschreiber-Fahrerkarten für Fahrer aus Drittländern

Der Rat ist sich einig, dass eine neue Bestimmung in die Verordnung aufgenommen wird, um die Frage der Fahrer aus Drittländern, die nicht AETR-Vertragsparteien sind, zu klären. Gemäß Artikel 26 Absatz 4 des Standpunkts des Rates haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte ausstellen, die für einen Zeitraum von höchstens 185 Tagen gültig ist.

Gemäß dem Kommissionsvorschlag würde die Fahrerkarte von dem Mitgliedstaat ausgestellt, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat. Der Rat hat Bedenken in Bezug auf Fahrer aus Drittländern, die ihren gewöhnlichen Wohnsitz nicht in der EU haben und einen Lastkraftwagen führen müssen, der mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist. Mit der neuen Bestimmung im Standpunkt des Rates wird eine Lösung für diejenigen Fahrer aus Drittländern angestrebt, die rechtmäßig in der EU arbeiten dürfen, aber keine Fahrerkarte beantragen können, da sie ihren gewöhnlichen Wohnsitz nicht in der EU haben.

Nach dem Wortlaut des Standpunkts des Rates wird die Kommission die Ausstellung dieser befristeten Fahrerkarte für Fahrer aus Drittländern aufmerksam verfolgen und dabei insbesondere der Frage nachgehen, ob sich die befristeten Fahrerkarten negativ auf den Arbeitsmarkt auswirken und ob befristete Karten einem bestimmten Fahrer gewöhnlich mehrmals ausgestellt werden.

3. Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments

Weitere Abänderungen, die im Standpunkt des Rates in erster Lesung nicht berücksichtigt wurden, betreffen die folgenden Aspekte:

- die Definition des Begriffs "tägliche Arbeitszeit" (Abänderung 21) in Erwägungsgrund 8 des Rates;
- den Vorschlag für typgenehmigte Software, die von den zuständigen Behörden für die Auswertung der vom Fahrtenschreiber heruntergeladenen Daten verwendet wird (Abänderungen 34, 45, 63+150, 68, 69, 70 und 103);

- Bestimmungen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Fahrer ihre Tätigkeit stets manuell aufzeichnen; das Parlament wollte damit vermeiden, dass die automatische Einstellung des Fahrtenschreibers auf Ruhezeit/Pause, wenn der Motor des Fahrzeugs abgestellt ist, von Arbeitgebern missbraucht wird, die ihre Angestellten zwingen könnten, während einer Zeit, die als Ruhezeit/Pause verzeichnet wird, zu arbeiten (Abänderung 91);
- Bestimmungen zu einem individuellen Arbeitsvertrag internationaler Fahrer, die über den Anwendungsbereich der Verordnung hinausgehen (Abänderung 132).

III. FAZIT

Der Rat hat bei der Festlegung seines Standpunkts in erster Lesung dem Vorschlag der Kommission und der in erster Lesung ergangenen Stellungnahme des Europäischen Parlaments umfassend Rechnung getragen. Hinsichtlich der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass eine beträchtliche Zahl von Abänderungen – entweder ganz oder teilweise oder dem Geiste nach – bereits in seinen Standpunkt in erster Lesung aufgenommen wurden.