



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 18.11.2013  
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**betreffend den**

**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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**betreffend den**

**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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

**1. HINTERGRUND**

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat: 19.7.2011

Rat:

(Dokument KOM(2011) 451 endg. – 2011/0196(COD):

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: Keine Stellungnahme

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 7.12.2011

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 3.7.2012

Politische Einigung im Rat im Hinblick auf einen Standpunkt des Rates in erster Lesung: 29.10.2012

Festlegung des Standpunkts des Rates in erster Lesung: 15.11.2013 (?)

**2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION**

Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament den oben genannten Vorschlag am 19. Juli 2011 vorgelegt. Durch diesen Vorschlag wird die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr geändert. Durch ihn wird auch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr geändert. Die Mitteilung der Kommission „Digitaler Fahrtenschreiber: Fahrplan für künftige Tätigkeiten“ war dem vorgenannten Vorschlag beigelegt und wurde dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig mit dem Vorschlag übermittelt.

Mit dem Vorschlag werden eine Reihe technischer Verbesserungen des digitalen Fahrtenschreibers eingeführt, etwa eine satellitengestützte Positionsbestimmung (GNSS), eine Fernkommunikationsfunktion für Kontrollzwecke und eine Schnittstelle zu intelligenten

Verkehrssystemen, die die Nutzung der Daten des digitalen Fahrtenschreibers in Bordcomputern für andere Zwecke als die Kontrolle der Lenkzeiten ermöglicht. Diese neue Generation von Fahrtenschreibern („intelligente Fahrtenschreiber“) soll 2018-2019 eingeführt werden.

Die Überarbeitung verbessert auch andere Aspekte, etwa die Festlegung neuer Bestimmungen zur Verbesserung der Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten, für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über die den Fahrern ausgestellten Karten (System TACHOnet), für die Personalisierung der Karte durch die Zusammenführung mit dem Führerschein, für die Aus- und Fortbildung der Mitarbeiter der Kontrollbehörden und die Harmonisierung der Sanktionen. Außerdem wird geregelt, dass für alle entfernungsabhängigen Ausnahmen von den Vorschriften über die Lenkzeiten, die die Mitgliedstaaten einführen können (Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), dieselbe Entfernung (Umkreis von 100 km) gilt.

Der Europäische Datenschutzbeauftragte hat am 5. Oktober 2011 zu dem Kommissionsvorschlag Stellung genommen. Die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses wurde am 7. Dezember 2011 abgegeben; der Ausschuss der Regionen hat dagegen beschlossen, weder eine Stellungnahme abzugeben noch einen Bericht zu erstellen.

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments benannte Frau Silvia-Adriana Ticău (S&D – RO) als Berichterstatterin. Die Abstimmung im Plenum fand am 3. Juli 2012 statt. Siehe **SP (2012) 449/2**.

Der Rat hat am 29. Oktober 2012 unter zyprischem Vorsitz eine politische Einigung über dieses Dossier erzielt.

### **3. BEMERKUNGEN ZU DEM STANDPUNKT DES RATES**

#### **3.1. Allgemeine Bemerkungen zu dem Standpunkt des Rates**

Generell nimmt die Kommission den Standpunkt des Rates in erster Lesung positiv auf, da dieser Standpunkt mit den Hauptzielen des ursprünglichen Vorschlags der Kommission in Einklang steht; diese Ziele sind 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. Die vom Rat vorgenommenen Änderungen gehen auf eine weitere Analyse der voraussichtlichen Auswirkungen einiger der von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zurück und spiegeln die Bedeutung wider, die die Mitgliedstaaten der Anwendung der kosteneffizientesten Maßnahmen, dem besseren Schutz personenbezogener Daten in der Verordnung und der Präzisierung der Bestimmungen zu den technischen und funktionellen Anforderungen des Fahrtenschreibers beimessen. Die vom Rat vorgenommenen Änderungen wurden ausführlich erörtert und von der Kommission gebilligt.

Ohne der Annahme des endgültigen Textes entgegenzutreten, der aus den Verhandlungen zwischen den Mitgesetzgebern hervorgegangen ist, wird die Kommission Erklärungen zu drei Punkten abgeben, mit denen sie sich während der Verhandlungen wiederholt nicht einverstanden erklärt hatte. Diese Erklärungen sind beigefügt.

## **3.2. Detaillierte Bemerkungen der Kommission**

### *3.2.1. Art des Rechtsakts (delegierte Rechtsakte/ Durchführungsrechtsakte)*

Im Hinblick auf den Erlass der technischen Spezifikationen des künftigen intelligenten Fahrtenschreibers 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).

Als Ergebnis der Verhandlungen mit dem Parlament beschlossen die Mitgesetzgeber, 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. Bestimmungen zu den Definitionen, den technischen Anforderungen und den aufzuzeichnenden Daten sowie zu den Funktionen des digitalen Fahrtenschreibers und den Anzeige- und Warnfunktionen wurden daher in den verfügbaren Teil der Verordnung aufgenommen, womit die Kommission einverstanden ist. Während der gesamten Verhandlungen blieb die Kommission bei ihrer Auffassung, dass der Rückgriff auf delegierte Rechtsakte notwendig sei.

Die Kommission wird der Verabschiedung des von den Mitgesetzgebern vereinbarten Wortlauts nicht entgegenreten. Sie wird jedoch in einer (beigefügten) Erklärung daran erinnern, dass die Frage der Abgrenzung zwischen Artikel 290 und Artikel 291 AEUV derzeit vom Gerichtshof in der „Biozid“-Rechtssache geprüft wird.

### *3.2.2. Technische Änderungen*

Die Kommission akzeptiert die zwischen dem Rat und dem Parlament vereinbarten Änderungen bei den folgenden technischen Punkten:

(a) Aufzeichnung von Standortdaten (Artikel 8)

Die Kommission begrüßt die Aufzeichnung der Standortdaten nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften durch Berufskraftfahrer zu verbessern.

(b) Ausrüstung der Kontrolleure mit Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation (Artikel 9)

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.

(c) Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen (Artikel 10)

Der Rat hielt 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. Daher hat der Rat 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 Kommission hat diese Änderungen als einen Schritt in die richtige Richtung akzeptiert, sie warnte die Mitgesetzgeber jedoch, dass die Regelung, wonach die ITS-Schnittstelle optional ist, deutlich hinter der Absicht des ursprünglichen Vorschlags zurückbleibt.

- (d) Integration von Gewichtssensoren in den intelligenten Fahrtenschreiber (Erwägungsgrund 6)

Wie der Rat teilt auch die Kommission nicht die Auffassung des Parlaments, dass es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Integration von Gewichtssensoren in digitale Fahrtenschreiber und einer besseren Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten gibt. Die Kommission ist daher damit zufrieden, dass in den Text lediglich ein Erwägungsgrund aufgenommen wurde, in dem allgemein darauf hingewiesen wird, dass die Kommission der Frage nachgehen sollte, inwieweit Gewichtssensoren zu einer besseren Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften beitragen können.

- (e) Fahrtenschreiber-Fahrerkarten für Fahrer aus Drittländern (Artikel 26 Absatz 4)

Die Kommission stimmt der neuen Bestimmung zu, die es den Mitgliedstaaten erlaubt, unter restriktiven Bedingungen vorübergehende und nicht verlängerbare Fahrerkarten für eine Höchstdauer von 185 Tagen auszustellen. Diese neue Bestimmung bietet eine praktische Lösung für ein betriebliches Problem, da sie die Situation von Fahrern aus Nicht-EU-Ländern und aus Ländern, die dem AETR-Übereinkommen (Europäisches Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) nicht beigetreten sind, oder von Fahrern erfasst, die Staatsbürger eines EU-Landes sind, jedoch über keinen Wohnsitz in der EU mehr verfügen und daher Schwierigkeiten haben, eine reguläre Fahrerkarte zu erhalten.

- (f) Nachträgliche Ausstattung von Fahrzeugen mit digitalen Fahrtenschreibern (Artikel 3 Absatz 4)

Die Kommission hatte in ihrem ursprünglichen Vorschlag keine Bestimmungen über die nachträgliche Ausstattung von Fahrzeugen mit intelligenten Fahrtenschreibern vorgesehen, sie kann jedoch den in diesem Standpunkt vereinbarten Grundsatz der Nachrüstung akzeptieren, da die praktischen Auswirkungen zu bewältigen sein sollten.

### 3.2.3. *Nicht technische Änderungen im Zusammenhang mit der Arbeitsweise des Fahrtenschreibersystems*

- (a) Streichung der Auflage, wonach Fahrer Formulare vorlegen müssen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird (Artikel 34 Absatz 3 a. E.).

Die Kommission unterstützt dies, da der Verwaltungsaufwand dadurch weiter verringert wird.

- (b) Angemessene Ausstattung und Aus- und Fortbildung der Kontrolleure (Artikel 38 und 39)

Die Kommission akzeptiert das Ergebnis der diesen Punkt betreffenden Verhandlungen zwischen den Mitgesetzgebern.

Die Kommission schließt sich diesem Standpunkt an und wird nach dem Erlass der Verordnung Vorschriften zur Festlegung des Inhalts der Aus- und Fortbildung der Kontrolleure verabschieden. Dieser Inhalt ist in die Aus- und Fortbildung der Kontrolleure in den Mitgliedstaaten aufzunehmen.

(c) Stärkung der Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten (Artikel 24)

Die Kommission stimmt der Verringerung der Häufigkeit der regelmäßigen Überprüfungen der von den Werkstätten beim Umgang mit Fahrtenschreibern einzuhaltenden Verfahren von jährlich auf alle zwei Jahre zu, da der ursprüngliche Vorschlag der Kommission, 10 % der Werkstätten unangekündigten technischen Überprüfungen zu unterziehen, und die Dauer der Gültigkeit der Werkstattkarte (ein Jahr) beibehalten wurden.

3.2.4. *Nicht technische Änderungen, die die Datenschutzbestimmungen, Verstöße und das Datum des Inkrafttretens betreffen*

(a) Stärkung des Datenschutzes (Artikel 7)

Die Kommission stimmt den neuen Bestimmungen über den Schutz personenbezogener Daten zu.

(b) Harmonisierung der Verstöße und Sanktionen (Artikel 41)

Die Kommission akzeptiert das Ergebnis der diesen Punkt betreffenden Verhandlungen zwischen den Mitgesetzgebern.

(c) Haftung von Verkehrsunternehmen (Artikel 33)

Die Kommission akzeptiert das Ergebnis der diesen Punkt betreffenden Verhandlungen zwischen den Mitgesetzgebern.

(d) Inkrafttreten (Artikel 48)

Die Kommission akzeptiert das Ergebnis der diesen Punkt betreffenden Verhandlungen zwischen den Mitgesetzgebern. Der intelligente Fahrtenschreiber soll für Fahrzeuge, die erstmalig zugelassen werden, 40 Monate nach dem Inkrafttreten der technischen Spezifikationen für intelligente Fahrtenschreiber vorgeschrieben werden. Die Kommission beabsichtigt, diese Spezifikation spätestens zwei Jahre nach der Veröffentlichung der neuen Verordnung festzulegen.

3.2.5. *Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr*

Die Kommission begrüßt, dass die von ihr vorgeschlagenen Änderungen des Artikels 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, unter bestimmten Umständen Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zu gewähren, beibehalten wurden, und stimmt der Aufnahme der Ausnahmeregelung für Handwerksbetriebe in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, in dem der Geltungsbereich der genannten Verordnung festgelegt wird, zu.

#### **4. SCHLUSSEFOLGERUNGEN DER KOMMISSION**

Der vorliegende Vorschlag ist im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele, die in der Mitteilung der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum –

Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28. März 2011 genannt werden, von besonderer Bedeutung.

Obwohl mehrere Bestimmungen abgeschwächt wurden, ist die Kommission der Auffassung, dass der Standpunkt des Rates den Hauptzielen ihres Vorschlags weiterhin Rechnung trägt. Daher sollte das Rechtsetzungsverfahren mit der Annahme des Standpunkts des Europäischen Parlaments, der nach den Ergebnissen des informellen Trilogs vom 14. Mai 2013 mit dem Standpunkt des Rates übereinstimmen sollte, in vorgezogener zweiter Lesung zum Abschluss gebracht werden.

## **ERKLÄRUNGEN DER KOMMISSION**

### **1) Erklärung der Kommission zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006**

Um eine wirksame und einheitliche Anwendung der Rechtsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten zu gewährleisten, wird die Kommission die Anwendung dieser Vorschriften weiterhin genau beobachten und erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen ergreifen.

### **2) Erklärung der Kommission zu Durchführungsrechtsakten**

Künftige Rechtsakte, zu deren Erlass die Kommission ermächtigt worden ist, um die detaillierten Vorschriften und Spezifikationen für Fahrtenschreiber, Fahrtenschreiberkarten und Schaublätter sowie die Typpenehmigungsanforderungen festzulegen, dienen nach Auffassung der Kommission der Ergänzung der im Basisrechtsakt enthaltenen technischen Spezifikationen und sollten daher als delegierte Rechtsakte auf der Grundlage des Artikels 290 AEUV erlassen werden. Die Kommission wird der Verabschiedung des von den Gesetzgebern vereinbarten Wortlauts nicht entgegengetreten. Sie erinnert aber daran, dass die Frage der Abgrenzung zwischen Artikel 290 und Artikel 291 AEUV derzeit vom Gerichtshof in der „Biozid“-Rechtssache geprüft wird.

### **3) Erklärung der Kommission zur Anwendung des Artikels 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 182/2011**

Die Kommission unterstreicht, dass eine systematische Berufung auf Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b gegen Geist und Buchstabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstoßen würde. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b ein Abweichen von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel beschreibt, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern sie ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen.

Die Kommission nimmt die über die Berufung auf diese Bestimmung erzielte Einigung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Kenntnis, bedauert jedoch, dass sich diese Begründung nicht in einem Erwägungsgrund widerspiegelt.