

Ergeht an alle  
Fachgruppen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
		3171	07-08-2009

### **Bericht über die Ergebnisse des „SMART-Projekt“ (EU-Projekt zur Handhabung des digitalen Kontrollgerätes)**

Der Fachverband hat bereits über den Erlass des BMVIT informiert (siehe RS von 7.8.2009), in dem Probleme im Alltagsgebrauch mit dem Kontrollgerät und innerösterreichische Problemlösungen aufgezeigt werden.

Auch auf EU-Ebene werden diese Probleme bereits seit langem diskutiert. Seit Einführung des digitalen Kontrollgerätes haben Fahrer und Unternehmer, ebenso wie auch Kontrollbehörden und Hersteller, zahlreiche Probleme in Bezug auf die technische Spezifikation und praktische Handhabung der Geräte in der täglichen Praxis festgestellt. Die EU-Kommission hat daraufhin bereits Ende 2006 das sog. **SMART-Projekt** zur Überarbeitung der bisherigen Gerätegeneration in Leben gerufen, mit dem Ziel, die festgestellten Probleme durch Änderungen der technischen Spezifikation des digitalen Tachografen - geregelt im Anhang 1B der VO (EG) 3821/85 - zu lösen.

Auch der Fachverband hat sich gemeinsam mit der IRU im Rahmen dieses Projekts für eine praxisgerechte Weiterentwicklung der Geräte eingesetzt und entsprechende Änderungen und/oder Verbesserungen gefordert.

Der von der EU-Kommission eingesetzte „**Ausschuss zur Anpassung des digitalen Kontrollgeräts an den technischen Fortschritt**“ (CATP) hat die im Anhang 1B niedergelegten technischen Spezifikationen in den letzten Monaten überarbeitet und am **14. Juli 2009** nachfolgende „**Änderungen zur Verbesserung der Anwenderfreundlichkeit und Manipulationssicherheit digitaler Kontrollgeräte**“ beschlossen.

Sofern weder das Europäische Parlament noch der Ministerrat Einwände erheben, könnte die geänderte Verordnung **noch im Dezember 2009 im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden**. Die Markteinführung der verbesserten Geräte soll dann in zwei Schritten, spätestens zu Oktober 2011 bzw. Oktober 2012 erfolgen.

#### **I. Hauptprobleme, die im Rahmen des SMART-Projekts diskutiert wurden und die beabsichtigten Änderungen im Einzelnen:**

##### **1. Berechnung der Lenkzeit**

Als eines der wesentlichsten Probleme wurde von der IRU die Aufzeichnung der Lenkzeit genannt. Denn der digitale Tachograph rundet die Lenkzeit zu vollen Minuten und manchmal sogar zu vollständigen Blöcken von drei Minuten auf, unabhängig von der tatsächlichen Zeit, in der sich das Fahrzeug in Bewegung befand.

**„Die Eine-Minute-Frage“:** Immer wenn das Fahrzeug sich länger als fünf Sekunden in jeder vorhandenen Kalenderminute bewegt, registriert der digitale Tachograph momentan eine volle Fahrtminute. Künftig soll der digitale Tachograph so gestaltet sein, dass nur die längste kontinuierliche Aktivität, die während einer Minute stattfindet, aufgezeichnet wird. Demnach würde das Gerät erst bei 31 Sekunden stattgefundener Lenkzeit innerhalb einer Minute diese Minute als Lenkzeit registrieren. Wurden jedoch 30 Sekunden oder weniger Lenkzeit aufgezeichnet, so soll diese Minute als andere Arbeit oder Ruhe registriert werden.

**„Die Drei-Minuten-Frage“:** Wenn ein Fahrzeug weniger als zwei Minuten lang angehalten hat, zeichnet der digitale Tachograph den gesamten Zeitabschnitt des Stillstands als Lenkzeit auf, was dann in der Folge zu einer Lenkzeit von bis zu drei Minuten führen kann, wenn es mit einem Vorgang der „Eine-Minute-Frage“ verbunden ist.

Die IRU und der Fachverband haben deshalb mehrfach darauf hingewiesen, dass dieses Problem erst gar nicht auftreten würde, wenn jede Minute getrennt betrachtet würde. Die diesbezüglichen Vorschläge haben jedoch leider keine mehrheitliche Zustimmung gefunden. Dennoch kann die im Hinblick auf die „Eine-Minute-Frage“ gefundene Lösung zumindest als erster Zwischenerfolg gewertet werden. Langfristig gesehen sollten aber weiterhin eine sekundengenaue Aufzeichnung angestrebt werden.

## **2. Datendownload**

Unternehmen beklagen seit langem die mitunter sehr langsame Downloadgeschwindigkeit für Daten beim digitalen Tachographen. Die Hersteller erklären die langsame Downloadgeschwindigkeit damit, dass durch die Notwendigkeit die Daten vollständig mit ihrer digitalen Signatur herunterzuladen die Downloadgeschwindigkeit beeinflusst werde. Weiterer Grund für langsames Downloaden sei die detaillierte Geschwindigkeitsaufzeichnung, die bei weitem die größte Datenmenge auf dem Gerät umfasse.

Der Fachverband und die IRU forderten daher vor allem im Hinblick auf Unterwegs-Kontrollen die Entwicklung von Downloadsystemen, die in einem radikal reduzierten Zeitrahmen einen vollständigen Datendownload ermöglichen.

Dieser Forderung kommt der vom CATP beschlossene Vorschlag entgegen:

*„Manufacturers [...] shall take all reasonable steps to ensure that downloading of [...] data can be performed with the minimum delay to transport undertakings and drivers.“*

Des Weiteren begrüßen der Fachverband und die IRU kurzfristig gesehen auch die vorgeschlagene Lösung, dass - im Gegensatz zur gegenwärtigen Praxis in einigen Mitgliedsstaaten - die obligatorischen regelmäßigen Downloads nicht den Download der detaillierten Geschwindigkeitsaufzeichnung erfordern sollen.

## **3. Die Aufzeichnung einer Ruhepause in einem Fahrzeug, das sich in Bewegung befindet**

Das digitale Kontrollgerät ist derzeit zu einer Erfassung der Beifahrerzeit als Pause bzw. Lenkzeitunterbrechung im Rahmen einer Mehr-Fahrer-Besatzung in einem fahrenden Fahrzeug nicht in der Lage. Abwechselndes Lenken des Fahrzeugs ohne zusätzliche Pausen ist nicht möglich, weil im Kontrollgerät ein Verstoß gegen die ununterbrochene Lenk- bzw. Arbeitszeit aufgezeichnet wird.

Obwohl der CATP zu Beginn vorgeschlagen hatte, Anhang 1B dahingehend zu ändern, dass ein inaktiver Beifahrer in einem doppelt besetzten Fahrzeug entweder „Ruhe/Pause“ oder „andere Arbeit“ als Aktivität auswählen kann, auch wenn sich das Fahrzeug in Bewegung befindet, wurden diese Änderungsvorschläge von den Mitgliedsstaaten abgelehnt. Es erfolgte jedoch der ausdrücklich Hinweis, dass gemäß Leitlinie Nr. 2 in diesen Fällen zumindest ein Zeitraum von 45 Minuten als „Ruhe/Pause“ anzusehen ist.

Vgl. Leitlinie Nr. 2 zur VO (EG) Nr. 561/2006:

*„In [folgendem Fall kann als] Ruhepausen oder Fahrtunterbrechungen angesehen werden: [...] Wenn ein Fahrzeug mit mehr als einem Fahrer besetzt ist. Steht bei Bedarf ein zweiter Fahrer zum Lenken des Fahrzeugs zur Verfügung, der neben dem Fahrer des Fahrzeugs sitzt und diesen nicht aktiv bei seiner Tätigkeit unterstützt, kann ein Zeitraum von 45 Minuten der „Bereitschaftszeiten“ dieser Person als „Fahrtunterbrechung“ angesehen werden.“*

#### **4. Warnsignale**

Der CATP hat beschlossen, dass alle Warnsignale in Verbindung mit Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften unterdrückt werden sollen, wenn der Modus „out of scope“ (nicht aufzeichnungspflichtige Fahrt) vom Fahrer ausgewählt wurde.

#### **5. Speicherkapazität der Karte und Überschreiben von Daten**

Im Rahmen des SMART-Projekts wurde diskutiert worden, die Speicherkapazität der Fahrerkarten generell zu erhöhen. Dem sind die Mitgliedstaaten mit Hinweis darauf, dass ein regelmäßiges Auslesen der Fahrerkarte gewünscht ist, nicht gefolgt.

#### **6. Obligatorisches GPS-Signal**

Kontrollorgane hatten die Ausstattung der digitalen Tachografen mit einem obligatorischen GPS-Signal als gesondertes Instrument, um Lenkdaten zu verifizieren und Manipulationen zu erkennen befürwortet. Die Mitgliedstaaten haben jedoch beschlossen, dass eine GPS-Verwendung für den digitalen Tachografen weiterhin freiwillig bleibt.

#### **7. Mehr Flexibilität für manuelle Eingaben**

Gefordert wurde insbesondere die 30-Sekunden- und 1-Minute-Zeitbeschränkungen für manuelle Eingaben aus Anhang 1B zu entfernen und mehr Flexibilität für manuelle Eingaben zu bieten. Zudem wurde gefordert, dass das Einschieben einer Karte für einen zweiten Fahrer nicht die laufenden manuellen Eingaben des ersten Fahrers abrechnen soll. Mit der neuen Gerätegeneration sollen diese Probleme behoben werden. Zudem soll die Handhabung und insbesondere der manuelle Nachtrag erleichtert werden.

## **II. Wie geht es weiter?**

**Der vom CATP beschlossene Änderungsvorschlag wird in den kommenden Tagen dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt. Sofern diese beiden Institutionen nicht innerhalb von drei Monaten nach Vorlage Einwände erheben, wird das Änderungspaket zur Übersetzung weitergeleitet und dann vermutlich Ende des Jahres im Amtsblatt der EU veröffentlicht.**

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass die Kommission für 2010 eine komplette Überarbeitung der VO (EG) 3821/EG anstrebt. Im Gegensatz zum SMART-Projekt wird der Fokus dann aber auf rechtlichen Problemen in Anwendung und Auslegung der Verordnung als auch auf den mit der 3821/85 verbundenen bürokratischen Problemen liegen. Über die weitere Entwicklung werden wir Sie auf dem Laufenden halten.

Freundliche Grüße

Komm.Rat Karl Molzer  
Fachverbandsobmann

Mag. Paul Blachnik  
Geschäftsführer