

NEUE EU-TACHOGRAFENVERORDNUNG VERÖFFENTLICHT

Am 28.2.2014 wurde im Amtsblatt der EU die neue Tachografenverordnung ([165/2014](#)) kundgemacht, mit welcher die bisher geltende Kontrollgerätverordnung ([VO 3821/85](#)) abgelöst wird.

Der neuen Verordnung ist ein nahezu 3-jähriger Gesetzgebungsprozess vorausgegangen, nachdem die Kommission erstmals am 19.7.2011 einen Vorschlag zur Änderung der VO 3821/85 vorgelegt hat. Die Neugestaltung war mit dem geplanten Ziel einer Verbesserung des Fahrtenschreibersystems, v.a. im Hinblick auf die Durchsetzung der Sozialvorschriften, sowie einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Straßenverkehrssicherheit verbunden, wobei auch die administrativen Belastungen reduziert werden sollten.

Im Zuge der Verhandlungen zwischen Kommission, Rat und EP wurde auch intensiv über die Abänderung verschiedener Punkte der mit der Kontrollgerät-VO in engem Zusammenhang stehenden Lenk- und Ruhezeitenverordnung ([VO 561/2006](#)) diskutiert.

Wichtigste Inhalte der neuen Verordnung

Einführung „Intelligenter Tachograf“ - Eckpunkte

- Anbindung des Tachografen an **globales Satellitensystem (GNSS)**; Daten können an die Kontrollbehörden übertragen werden, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet (intelligenter Fahrtenschreiber)
- Möglichkeit der **Fernkommunikation**, d. h. Verfolgung von Transporten und Überwachung dieser Transporte zu Kontrollzwecken (Gewicht, Fahrtstrecke, Geschwindigkeit usw.),
- Verpflichtende **Schulung der Kontrollorgane** durch die Mitgliedstaaten.

Primär sollen die neuen Komponenten die Früherkennung von Manipulationen oder Missbrauch des Tachografen per Fernkommunikation ermöglichen.

Die Mitgliedsstaaten werden verpflichtet, ihre Kontrollbehörden mit entsprechend geeigneten Geräten zum Empfang der Daten aus dem intelligenten Tachografen auszustatten.

Aufzeichnung der Standortdaten

Ein weiteres neues Funktionsmerkmal stellt die **Aufzeichnung der Standortdaten** des Fahrzeuges dar. Diese erfolgt automatisch

- bei Arbeitsbeginn
- bei Arbeitsende
- nach jeweils 3 Stunden Lenkzeit.

Zum Zweck der Aufzeichnung der Standortdaten muss der Fahrtenschreiber an einen **Positionsbestimmungsdienst** auf Basis eines Satellitennavigationssystems (GNSS/ITS) angebunden sein.

Um Straßenkontrollen effizienter und gezielter durchführen zu können, kann der intelligente Fahrtenschreiber mit den Kontrollbehörden kommunizieren, während das Fahrzeug in

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!

Bewegung ist. Die Kommunikation wird ausschließlich auf Veranlassung des Prüfgerätes des Kontrollorgans aufgenommen.

Im Rahmen der Fernkommunikation dürfen nur Daten, die für die Zwecke der gezielten Straßenkontrolle von Fahrzeugen mit **mutmaßlich manipulierten oder missbrauchten Fahrtenschreibern** notwendig sind, übertragen werden.

Informationen zu aufgezeichneten Lenk- und Ruhezeiten werden nicht übertragen!

Die Daten werden von den Kontrollbehörden für die Dauer einer Straßenkontrolle gespeichert und spätestens 3 Stunden nach ihrer Übermittlung wieder gelöscht, außer es wird eine Manipulation oder ein Missbrauch des Tachografen vermutet. Bestätigt sich dieser Verdacht bei der anschließenden Straßenkontrolle nicht, werden die Daten gelöscht.

Auf Basis einer bloßen Fernkommunikation zur Früherkennung dürfen von den Kontrollbehörden **nicht automatisch Strafen** für Lenker oder Unternehmen verhängt werden. Dazu ist auch weiterhin eine herkömmliche Überprüfung des stehenden Fahrzeuges notwendig.

Änderungen bei der Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern

- Wenn dem Fahrer eine manuelle Eingabe bzw. ein manueller Nachtrag von Tätigkeiten im Kontrollgerät möglich ist, ist auch eine **automatische Umschaltung des Kontrollgerätes** auf eine bestimmte Zeitgruppe bei Abstellen des Motors oder Ausschalten der Zündung zulässig (Artikel 32 Absatz 2). Damit wird den Funktionsmerkmalen der neuesten Tachografengeneration Rechnung getragen.
- Für die Aufzeichnung von Tätigkeiten der Fahrer außerhalb des Fahrzeuges dürfen von den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten keine **separaten Formulare** verlangt werden (Artikel 34 Absatz 3b). Hier wird nun klargestellt, dass derartige Tätigkeiten (gemeint: Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten - siehe Artikel 34 Absatz 3) direkt am Schaublatt oder auf der Fahrerkarte manuell nachzutragen sind.

Jedenfalls ist nicht gemeint, dass damit das „EU-Formblatt - Bestätigung lenkfreie Tage“ hinfällig wird und von den Behörden daher nicht mehr verlangt werden darf. Das EU-Formblatt ist auch weiterhin in den von der Formblattentscheidung der Kommission genannten Fällen auszustellen, sofern ein manueller Nachtrag der jeweiligen Tätigkeit direkt am Schaublatt oder auf der Fahrerkarte unmöglich ist.

- Weiters ist in Artikel 34 Absatz 1 nun klargestellt, dass nicht nur Schaublätter, sondern auch Fahrerkarten erst **nach dem Ende der täglichen Arbeitszeit** entnommen werden dürfen (vorbehaltlich einer anderweitig zulässigen Entnahme). Dies war bisher nur für Schaublätter explizit geregelt.
- In Artikel 34 Absatz 5b IV ist nun eindeutig geregelt, dass unter dem sogenannten „Bettsymbol“ alle Arbeitsunterbrechungen und **Ruhezeiten** (gleichgültig ob es sich dabei um Tages- oder Wochenruhezeiten handelt) aufzuzeichnen sind. Im Text der bisherigen VO 3821/85 (Artikel 15 Absatz 3d) waren hier nur die „**Tagesruhezeiten**“ erwähnt.

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!

Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens

Artikel 33 Absatz 1 enthält nun eine allgemeine Verantwortlichkeit des Unternehmens für Schulungen und Unterweisungen des Fahrpersonals betreffend die ordnungsgemäße Bedienung des Tachografen sowie regelmäßige Überprüfungen der korrekten Verwendung durch die Fahrer. Weiters ist nun auch in dieser Verordnung das Verbot von direkten oder indirekten Leistungsanreizen, die zu einem Missbrauch des Kontrollgerätes anregen könnten, enthalten. Damit wurde eine dem Artikel 10 Absatz 1 und 2 der VO 561/2006 nachgebildete Bestimmung parallel auch für den Anwendungsbereich der Tachografen-VO geschaffen.

Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten-VO 561/2006

- Die bisherige in Artikel 13d geregelte Ermächtigung an die Mitgliedstaaten für eine Ausnahme von der Kontrollgerätverpflichtung bei Fahrzeugen bis **7,5t Höchstgewicht**, die zur **Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt** (sog. „**Handwerkerausnahme**“), wurde nun als zwingende - und damit nicht mehr für die Mitgliedstaaten disponible - Ausnahme direkt in Artikel 3aa eingefügt. Derartige Fahrzeuge sind daher in Zukunft automatisch von der Anwendung der VO 561/2006 ausgenommen, wenn - wie bisher - das Lenken des Fahrzeuges nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.
- Neu ist in diesem Zusammenhang die Erweiterung der Kilometergrenze (für die Ausnahme erlaubter Umkreis vom Standort des Unternehmens) von bisher 50km auf **100km**.
- Bei folgenden in Artikel 13 geregelten Ausnahmen von der Kontrollgerätverpflichtung wird die Kilometergrenze ebenfalls von 50km auf **100 km** angehoben:
 - Buchstabe d - Fahrzeuge von Universaldiensteanbietern zur Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienste mit bis zu 7,5t Höchstmasse
 - Buchstabe f - Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas-, oder Elektroantrieb mit bis zu 7,5t Höchstmasse
 - Buchstabe p - Fahrzeuge für Tiertransporte

Weitere Änderungen der VO 561/2006 (wie von der Verkehrswirtschaft massiv und engagiert gefordert und vom EP beschlossen, zB. praxistaugliche Gestaltung von Lenk- und Ruhezeiten im Baustellenverkehr sowie in der Personenbeförderung) sind infolge der rigorosen Ablehnung des Rates nicht erfolgt.

Inkrafttreten

Die neue Verordnung, welche die Vorgänger-VO 3821/85 ablöst, ist gemeinsam mit der [Durchführungsverordnung 2016/799](#) (diese enthält die notwendigen technischen Begleitregelungen für den intelligenten Tachografen, wie zB Regelungen betreffend Vernetzung der elektronischen Register, Datenaustauschformat, technische Verfahren für die elektronische Abfrage der nationalen Register, Zugangsverfahren und Sicherheitsvorkehrungen) am **15. Juni 2016** vollständig in Kraft getreten.

Folgende wichtige Bestimmungen galten bereits ab **2.3.2015**:

- Artikel 24 - Zulassung der Einbaubetriebe, Werkstätten
- Artikel 34 - Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern
- Artikel 45 - Änderungen der VO 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten-VO)

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!

Ab wann gilt die Ausrüstungspflicht mit dem intelligenten Tachografen?

Die **Ausrüstungsverpflichtung** mit dem intelligenten Tachografen tritt mit **folgendem Zeitplan** in Kraft:

- Neufahrzeuge, die ab dem **15. Juni 2019** erstmals zugelassen werden, sind mit einem intelligenten Tachografen auszurüsten
- Altfahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, sind ab dem **15. Juni 2034** mit einem intelligenten Tachografen auszurüsten
- Altfahrzeuge, die im rein innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, müssen nicht auf den intelligenten Tachografen umgerüstet werden

Stand: 5/2017

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!