

EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften – Teil 4

Thema meiner Kolumnen sind aktuell die Leitlinien der EU-Kommission zur einheitlichen Umsetzung der Sozialvorschriften. In dieser Ausgabe darf ich Ihnen bereits Leitlinie Nr. 4 vorstellen, die sich mit der Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten mit häufigen Stopps befasst (u. a. auch mit Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 [Anhang 1 B]).

Bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes kann es sein, dass bei Fahrten mit häufigen Stopps längere Lenkzeiten erfasst werden, als dies noch bei analogen Kontrollgeräten der Fall war. Grund dafür ist die genauere Funktionsweise digitaler Tachografen. Damit jedoch alle Fahrer unabhängig vom verwendeten Kontrollgerät gleich behandelt werden, sollen die zuständigen nationalen Stellen einen Toleranzspielraum vorsehen können und dabei „nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen entscheiden“. Die Mitgliedstaaten sollen daher ihre Kontrollorgane informieren, dass diese bei Daten, die von einem digitalen Kontrollgerät aufgezeichnet wurden, eine Toleranz von maximal 15 Minuten für einen Zeitraum von 4,5 Stunden ununterbrochener Lenkzeit gelten lassen dürfen. Dies gilt jedoch nur für Fahrten mit häufigen Stopps und auch nur dann, wenn diese vom Fahrer tatsächlich nachgewiesen werden können. Dabei sollten die Kontrollorgane alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen und die ihnen vorgelegten Nachweise beachten. Ebenso können die Mitgliedstaaten Auswertesoftware verwenden, die so konfiguriert ist, dass sie bei der Berechnung der Lenkzeiten eine Toleranz einkalkuliert. Hier ist jedoch zu beachten, dass dadurch später Probleme bezüglich der Nachweisbarkeit entstehen

können. Bei der Anwendung der Toleranz sollten weder inländische noch ausländische Fahrer diskriminiert oder benachteiligt werden. In der Praxis kann die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs (Stau, Stopp and Go) nur über eine Auswertung der Massenspeicherdaten in Erfahrung gebracht werden. Über eine Auswertung der Fahrerkartendaten ist dies nicht möglich. Außerdem wird die erwähnte „Toleranz“ nur in seltenen Fällen gewährt, da den Organen der öffentlichen Aufsicht insbesondere die Rechtsgrundlage des § 21 VStG fehlt (außer Kraft seit 30.06.2013). Genaueres hierzu finden Sie in meiner Kolumne in der Ausgabe 5/2018 von Blickpunkt LKW&BUS. Des Weiteren kann man sich fragen, ob und inwieweit alle Kontrollorgane über diese Leitlinie informiert sind. Meist scheitert es jedoch an der Dokumentation durch den Fahrer, der diese oft aus Unwissenheit bzw. Gleichgültigkeit zu ungenau führt. Eine aussagekräftige und wahrheitsgetreue Dokumentation ist hier oberstes Gebot, um Vorwürfe im weiteren Verfahren entkräften zu können. Dabei sind der Fahrer bzw. der Verkehrsunternehmer gefordert: Auswertungen und Prüfungen durch einen kompetenten Ansprechpartner sind in diesem Zusammenhang unumgänglich. Wenden Sie sich hierzu an uns, wir erleichtern Ihnen die Einhaltung der Rechtsvorschriften erheblich. Unser Ziel ist es, Ihnen Arbeit, Zeit und Geld zu ersparen sowie größere Sicherheit zu ermöglichen. //



Arno Pirchner

Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at