

13.02.04**Beschluss****des Bundesrates**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr**KOM(2003) 628 endg.; Ratsdok. 15688/03**

Der Bundesrat hat in seiner 796. Sitzung am 13. Februar 2004 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr und seine grundsätzliche Zielrichtung. Er erkennt die grundsätzlichen Bestrebungen der Kommission an, die Sicherheit im Straßenverkehr in der EU und die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen weiter zu verbessern. Der Bundesrat sieht auch das Ziel einer verbesserten Zusammenarbeit der Behörden untereinander als positiv an.

Der Bundesrat ist jedoch aus folgenden Gründen der Auffassung, dass es nicht erforderlich ist, die Richtlinie 88/599/EWG wie vorgesehen zu ändern.

2. Der Bundesrat sieht im Gegensatz zur Kommission die Einführung des digitalen Kontrollgeräts nicht als geeignete Grundlage dafür an, dass der Richtlinienvorschlag (Artikel 2 Abs. 2 Unterabs. 2) der Kommission mit Unterstützung eines nach Artikel 13 Abs. 1 des Richtlinienvorschlags und in Verbindung mit

Artikel 18 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzten Ausschusses die Anhebung der Zahl der Kontrollen sogar noch über den vorgeschlagenen Wert von 3 v.H. hinaus ermöglicht.

Im Übrigen ist der Termin der Einführung des digitalen Kontrollgeräts ohnehin noch offen. Zudem wird das bisherige Erfassungssystem noch längere Zeit in Betrieb sein.

3. Die in Artikel 2 Abs. 2 des Richtlinienvorschlags eröffnete Möglichkeit der Kommission, die vorgesehene Steigerung der Kontrollquote von 1 % auf mindestens 3 % der Arbeitstage von Berufskraftfahrern weiter zu erhöhen, ist hinsichtlich einer wirksamen Überwachung nicht erforderlich. Um eine sachgerechte Kontrolltätigkeit zu gewährleisten, ist im Übrigen hinsichtlich der Anzahl und des Umfangs der Kontrollen gerade bei der verkehrsrechtlichen Überwachung in besonderem Maße auf regionale Gegebenheiten abzustellen.
4. Der Richtlinienvorschlag setzt in den Artikeln 4 und 6 voraus, dass Fahrzeuge ab dem 6. August 2004 mit einem digitalen Kontrollgerät zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten ausgestattet sind und die für die Kontrollorgane erforderliche Kontrollhard- und -software vorhanden ist. Der Bundesrat stellt mit Bedauern fest, dass in Deutschland derzeit weder ein bauartgenehmigtes Gerät noch die mit Einführung des digitalen Kontrollgeräts erforderliche Kontrollhard- und -software für die Kontrollorgane verfügbar ist. Folglich können notwendige Beschaffungen sowie Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für die Kontrollorgane weder kostenmäßig beziffert noch geplant oder durchgeführt werden.
5. Artikel 4 des Richtlinienvorschlags sieht einen höheren Prüfungsumfang durch die Kontrollorgane vor. Soweit die Kontrollorgane unter anderem zu prüfen haben, ob das Kontrollgerät einwandfrei funktioniert, ist festzustellen, dass dies regelmäßig nur technische Sachverständige ermitteln können, soweit der Mangel nicht offensichtlich ist. Den Kontrollorganen werden damit grundsätzlich nicht leistbare Aufgaben übertragen. Weiterhin ist festzustellen, dass die im Richtlinienvorschlag vorgeschriebene Standardkontrollausrüstung mit einem hohen Kostenaufwand für die Länder verbunden ist. Hier ist den Ländern die Entscheidung zu überlassen, mit welcher Kontrollausrüstung die Kontrollbeamten zur Erfüllung ihrer Aufgaben ausgestattet werden.

6. Die in den Artikeln 3 und 8 des Richtlinienvorschlags geplante Verpflichtung, statistische Daten stärker aufzuschlüsseln und umfangreicher und häufiger zu statistischen Zwecken zu berichten, führt zu einem unverhältnismäßig hohen Arbeitsaufwand für die Kontrollorgane.

Die Vorgabe der stärkeren Aufschlüsselung der von den Mitgliedstaaten zu erstellenden und an die Kommission zu übermittelnden Statistiken stellt damit auch für die Länder einen erhöhten Verwaltungsaufwand dar. Dem Bundesrat erschließt sich nicht der Nutzen des mit der Aufschlüsselung der Statistiken in mehrere Unterkategorien - als neues Element des Richtlinienvorschlags - einhergehenden erhöhten Aufwands.

7. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass der in Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe a des Richtlinienvorschlags vorgeschriebene dreimonatige Austausch von Informationen nach Artikel 17 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Artikel 19 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ab dem 1. Januar 2005 über die nationalen Koordinierungsstellen einen unverhältnismäßig hohen Aufwand erfordert. Die Länder sind damit aufgefordert, der nationalen einzurichtenden Koordinierungsstelle (anstatt wie bisher alle 12 Monate) alle drei Monate Daten zuzuarbeiten.
8. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass schon jetzt ein anlassbezogener, von den regelmäßigen Berichtspflichten unabhängiger Informationsaustausch möglich ist (Artikel 6 der Richtlinie 88/599/EWG). Im Übrigen bestehen bereits durch die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße umfangreiche Überwachungs- und Berichtspflichten, sodass ein weiterer, sachlich nicht gerechtfertigter Aufwand vermieden werden sollte. Wenig zweckmäßig ist z. B. auch die im Richtlinienvorschlag enthaltene statistische Differenzierung nach Nebenstraßen, da polizeiliche Kontrollen nahezu ausschließlich auf Hauptverkehrsstraßen durchgeführt werden.
9. Die in Artikel 5 vorgesehene Verdreifachung der zwischen den Mitgliedstaaten durchzuführenden Straßenkontrollen stellt ein Maß der Erhöhung dar, das sich weder mit den vorhandenen Ressourcen umsetzen lässt, noch mit diesem Aufwand erforderlich ist.

10. Der Bundesrat stellt mit Bedauern fest, dass der Richtlinienvorschlag mit der in Artikel 7 vorgesehenen Einrichtung einer Koordinierungsstelle einen nicht erforderlichen, erheblichen bürokratischen Aufwand mit sich bringt. Dies gilt nicht nur für deren Aufgabe, eine Durchsetzungsstrategie zu erstellen, sondern insbesondere für die Koordinierung von Kontrollmaßnahmen und die zweijährliche Übermittlung statistischer Daten. Zu berücksichtigen ist schließlich auch, dass eine solche Koordinierungsstelle, soweit sie auf Bundesebene errichtet würde, nicht in die Kompetenzen der Länder eingreifen dürfte.
11. Auch der nach Artikel 13 des Richtlinienvorschlags einzurichtende ständige Ausschuss widerspricht den Bestrebungen zur Verwaltungsvereinfachung und zum Abbau von Bürokratie.
12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Länder im weiteren Verfahren rechtzeitig zu beteiligen und bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel darauf hinzuwirken, dass die Frage der finanziellen Auswirkungen bei Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten insbesondere unter dem Aspekt der für die Länder entstehenden Sach- und Personalkosten berücksichtigt wird. Aus dieser Sicht sollten sich die Vorgaben an den bisherigen Vollzugszahlen der Länder orientieren. Zudem kann eine Erhöhung der Sollzahlen - so sehr diese im Interesse der Sicherheit der Fahrer, Verkehrsteilnehmer und gegebenenfalls der Umwelt und nicht zuletzt auch gleicher Wettbewerbsbedingungen wünschenswert wäre - erst dann infrage kommen, wenn die anderen Mitgliedstaaten die bisherigen Vorgaben konsequent beachten und dies auch von den neuen Mitgliedstaaten zu erwarten ist. Die den Ländern vorliegenden Berichte der EU weisen hier erhebliche Unterschiede auf, gerade bei den Betriebskontrollen. Da bisher nur die Zahl der kontrollierten Schaublätter und nicht die Zahl der überprüften Betriebe angegeben werden, sind die Zahlen zudem nur bedingt aussagekräftig. Insbesondere sind auch die Ahndungsmaßnahmen innerhalb der Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich. Das Problem dürfte sich durch die Erweiterung der EU - zumindest kurzfristig - noch verschärfen.