

Tachografenpflicht

Markus Pieper, MdEP

Was ist der heutige Sachstand?

Die Verordnung zu Lenk- und Ruhezeiten regelt Sachstand heute die entsprechenden Vorschriften beispielsweise zu Höchstfahrzeiten im Transportbereich. Die Kontrolle über ebene Lenk- und Ruhezeiten wird mit einem Tachografen vorgenommen. Aktuell finden diese Vorschriften und somit auch die Protokollpflicht mithilfe des Tachografen nur Anwendung auf Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen. Die Vorschriften finden darüber hinaus keine Anwendung, wenn die Fahrzeuge zur Beförderung von Material oder Maschinen eingesetzt werden und in einem Umkreis von 100km ihres Betriebs benutzt werden (sogenannte Handwerker-Ausnahme). In Deutschland besteht zudem die Pflicht bei Fahrzeugen der Größenklasse von 2,8 - 3,4 Tonnen ein Fahrtenbuch zu führen.

Warum bedarf es einer Änderung der Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten?

Gewisse Transport- und Logistikunternehmen umgehen diese Regeln, indem sie statt LKW leichtere Transporter (unter 3,5 Tonnen) einsetzen, für die es aktuell keine Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten und der entsprechenden Kontrolle gibt. Dieses Modell wird häufig genutzt, um sogenannte „Just-In-Time-Verträge“ zu erfüllen. Folglich gibt es immer mehr Verkehr und übermüdete Fahrer. Mit dem Fahrtenbuch wird in Deutschland dieser Tendenz bereits versucht, einen Riegel vorzuschieben. Das Fahrtenbuch ist leicht manipulierbar und wird in der Regel daher auch als Lügenbuch bezeichnet. Um die Verkehrssicherheit auf europäischen Straßen zu erhöhen, gibt es eine Anpassung der Vorschriften.

Was wurde vorgeschlagen?

Konkret haben Teile des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament vorgeschlagen, die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und somit auch über die Tachografenpflicht auf Fahrzeuge ab 2,4 Tonnen auszuweiten, sofern sie grenzüberschreitend fahren. Die Handwerker-Ausnahme wurde jedoch nicht angetastet.

Neben der Handwerker-Ausnahme wurde eine weitere Ausnahme explizit für Transporter im Handwerk geschaffen. So sollten leichte Nutzfahrzeuge, die für die Güterbeförderung im Werkverkehr eingesetzt werden und das Fahren nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ausmacht, grundsätzlich von den Vorschriften ausgenommen werden.

Nach dem Votum im Ausschuss bestand folglich weder eine Tachografenpflicht für Kleintransporter noch wurde die Handwerker-Ausnahme bei schwereren Fahrzeugen unter 7,5 Tonnen angetastet.

Was ist der Hintergrund der Juli Abstimmung?

Im Juli-Plenum sollte die Position des Europäischen Parlaments für die Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten festgelegt werden. Inhaltlich wurde auch über das Dossier abgestimmt. Mit großem Erfolg für das Handwerk: Die Handwerker-Ausnahme für Kleintransporter wurde bestätigt. Darüber hinaus wurde die Ausnahme für schwerere Nutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen auf einen Radius von 150km erweitert.

Statt die Verhandlungen mit dem Rat zu beginnen, wurde aufgrund anderer strittiger Punkte am Ende der Abstimmung entschieden, das Dossier an den Ausschuss zurückzuweisen und von vorne zu beginnen.

Wie geht es weiter?

Nach der Sommerpause wird das Dossier von neuem im Ausschuss verhandelt. Der Ausgangspunkt ist damit der Kommissionsvorschlag. Die Abgeordneten haben wiederum die Möglichkeit, Änderungsvorschläge einzubringen. Die Ergebnisse, die CDU/CSU im Juli-Plenum für das Handwerk erzielen konnten, stehen damit wieder am Anfang. Ich werde mich selbstverständlich dafür einsetzen, das für unser Handwerk Erreichte wieder einzubringen und festzuschreiben.