

BUNDESINNUNGSVERBAND DES DEUTSCHEN KÄLTEANLAGENBAUERHANDWERKS



BIV-Kälteanlagenbauer • Kaiser-Friedrich-Straße 7 • 53113 Bonn

Herrn
Dieter-Lebrecht Koch
Stellvertretender Vorsitzender im
Verkehrsausschuss
European Parliament Rue Wiertz
Altiero Spinelli 15E169
1047 Brussels

Kaiser-Friedrich-Straße 7
53113 Bonn
Tel.: 02 28 24 33 88-0
Fax: 02 28 24 33 88-20

info@biv-kaelte.de
www.biv-kaelte.de
www.der-coolste-job-der-welt.de

Bankverbindung:
Deutsche Bank AG
IBAN: DE61 3707 0060 0300 6566 00
BIC: DEUT DEDKXXX

Dringend! Bitte sofort vorlegen!

Zeichen: hb/sh
Datum: 22.05.18

Geplante Ausdehnung der Tachographenpflicht belastet das Handwerk

Sehr geehrter Herr Koch,

im Zuge der Beratungen zum Mobilitätspaket der EU wurde im zuständigen Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes in einem Kompromissartikel für die Abstimmung am 24. Mai 2018 über die EG Verordnung 561/2006 vorgeschlagen, den Geltungsbereich des Tachographenrechts zur Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten auch auf leichtere Fahrzeuge zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen auszudehnen.

Maßnahmen zur besseren Einhaltung von Sozialvorschriften im Transportgewerbe sind auch aus Sicht des Handwerks sinnvoll – nur müssen diese zielgerichtet auf den Güterkraft- und Personenverkehr ausgerichtet werden.

Den Mitgliedern des EP-Verkehrsausschusses ist offensichtlich nicht bewusst, dass eine Ausdehnung des Gewichtsbereiches vor allem mittelständische Betriebe *außerhalb* des Transportgewerbes treffen würde: Im Gewichtsbereich von 2,4 bis 3,5 Tonnen sind in Deutschland ebenso wie in der ganzen EU deutlich mehr Fahrzeuge zugelassen als im gesamten bisherigen Geltungsbereich der Tachographenverordnung oberhalb von 3,5 Tonnen: Allein in Deutschland ist – sehr vorsichtig geschätzt – von mindestens 2,5 Millionen gewerblich genutzten Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auszugehen, die neu in den Geltungsbereich fallen würden. Nur eine kleine Minderheit davon ist dem Transportgewerbe zuzurechnen. Bei der Mehrzahl der betroffenen Betriebe ist stattdessen das Fahren nur eine Hilfstätigkeit, Berufskraftfahrer werden nicht beschäftigt und längere Lenkzeiten spielen im Unternehmensalltag keine Rolle: Die Regelungen liefern also ins Leere.

GESCHÄFTSFÜHRER
Dr.-Ing. Matthias Schmitt

VORSTAND
Heribert Baumeister, Bundesinnungsmeister
Wilfried Otto, stellv. Bundesinnungsmeister
Frank Heuberger, stellv. Bundesinnungsmeister
Richard Bockel, Gerhard Frisch

SATZUNG
genehmigt durch BMWI
am 27. Juli 1998
GZ: II B 2-1291 31/42

DAS HANDWERK
DIE WIRTSCHAFTSMACHT VON NEBENAN

Es ist eine Fehleinschätzung anzunehmen, dass die sich abzeichnenden Belastungen für die Betriebe durch die vorgesehenen Ausnahmen vermieden werden könnten: Für Millionen Fahrzeuge wäre zukünftig europaweit im täglichen Betriebsalltag stets die Anwendbarkeit von Ausnahmeregelungen zu prüfen. Die Erfahrung aus der heutigen Regelung zeigt, dass trotz aller Ausnahmen zahlreiche Fahrzeuge von Handwerksbetrieben und anderen nicht dem Transportgewerbe angehörigen Unternehmen durch einige wenige längere Fahrten im Jahr in die Tachographenpflicht fallen. Dieses schon bisher bestehende Problem würde sich durch die intendierte deutliche Ausweitung des Regelungskreises weiter potenzieren: Damit wären erhebliche Kosten für den Tachographeneinbau, für Kontrollkarten, Wartung und Archivierungssoftware sowie betrieblicher Aufwand für die Unterweisung und Kontrolle der Beschäftigten und die Vorbereitung von Nachweisen verbunden. Ein Mehrwert an Verkehrssicherheit im Transportgewerbe entstünde durch die Kontrolle von Tischlern, Installateuren, Zimmerern, Maurern, Kfz-Mechatronikern und Bäckern nicht! Ein europäischer Regelungsbedarf wäre diesen Unternehmen weder sachlich ableitbar noch als sinnhaft zu vermitteln.

Es bleibt anzumerken, dass die Neuregelung zwar viele Handwerksbetriebe bei Fahrten zu Aufträgen treffen würde, die über 50 bzw. 100 km entfernt sind, dagegen Paket- und Kurierdienste mit teils erheblichen Lenkzeiten, die nur im 50 km-Radius bleiben, weiterhin unkontrolliert wären.

Wenn eine stärkere Kontrolle des Transportgewerbes von der Politik als notwendig erachtet wird, müssen die Regelungen diesen Kontrollbereich *gezielt* erfassen, ohne dass andere Branchen durch willkürliche Gewichtsgrenzen und ohne jegliche positive Wirkung auf das originäre Regelungsziel belastet werden.

Anbei finden Sie eine ausführliche Argumentation des Handwerks zur Thematik.

Wir bitten Sie, sich dafür einzusetzen, dass dieser Veränderungsvorschlag im Rahmen der Ausschussabstimmung nicht angenommen wird.

Für weitere Gespräche stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**Bundesinnungsverband des
Deutschen Kälteanlagenbauerhandwerks**



Heribert Baumeister
Bundesinnungsmeister

Anlage

EU-Mobilitätspaket – "Europa in Bewegung": Hinweise zu Ausschussvorschlägen zur Ausweitung der Regelungen zum Tachographenrecht (VO EG 561/2006) auf den Gewichtsbereich 2,4 bis 3,5 Tonnen (ZDH 5/2018)

Das Handwerk erkennt die Notwendigkeit der Regulierung und Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten im Personen- und Güterfernverkehr zum Schutz der dort beschäftigten Berufskraftfahrer und zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit ausdrücklich an. Diese Regelungen müssen jedoch auf den Bereich des gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehrs mit hauptberuflichen Kraftfahrern begrenzt bleiben.

Kontroll-, Einbau-, Nachweis- und Wartungspflichten im Rahmen der Regelungen zu Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zum digitalen Tachographen führen schon heute im Handwerk und in ähnlichen Branchen außerhalb des Transportgewerbes zu erheblichen Belastungen, obwohl keine Berufskraftfahrer eingesetzt werden, die Lenkzeiten nur einen sehr untergeordneten Umfang haben und Fahren lediglich eine Hilfstätigkeit ist.

Aufgrund der am Fahrzeuggewicht orientierten Festlegung des Geltungsbereiches der Verordnung EG 561/2006 fallen Unternehmen des Handwerks, die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit über **3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse (zGM)** einsetzen, zunächst grundsätzlich unter die Regelungen zur Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Nutzung eines Digitalen Tachographen (VO EU 165/2014). Durch Ausnahmeregelungen - insbesondere Art. 3(a)aa VO EG 561/2006 - wird zwar ein wesentlicher Teil der Betriebe potenziell wieder vom Anwendungsbereich ausgenommen. Allerdings führt allein der Umstand der jeweiligen Einzelprüfung der Anwendbarkeit der Ausnahme zu erheblichen Belastungen der internen Betriebsabläufe. Zudem kommt es regelmäßig zu Interpretationsschwierigkeiten der komplexen Ausnahmeregelungen. Trotz dieser Regelungen können viele Handwerksbetriebe die Ausnahme gar nicht in Anspruch nehmen, da sie wenige Transporte im Jahr durchführen, die sich mehr als 100 km weg vom Betriebssitz entfernen oder weil transportierte Materialien nicht durch den Fahrer verwendet werden.

Zur besseren Fokussierung der Verordnung auf ihren eigentlichen Zweck hat das Handwerk wiederholt Vorschläge unterbreitet. Der ZDH wurde dafür bereits 2009 mit dem Bürokratieabbaupreis der Kommission ausgezeichnet.

Im Rahmen der Beratungen zum Verordnungspaket „Europa in Bewegung“ droht durch eine Novellierung der VO EG 561/2006 eine massive Ausweitung der Betroffenheit des Handwerks und vergleichbarer Branchen. Mit sehr großer Besorgnis hat der ZDH zur Kenntnis genommen, dass im zuständigen Transport-Ausschuss des EP – entgegen dem Kommissionsvorschlag – ein Änderungsvorschlag für eine Ausdehnung des Geltungsbereiches der gesamten Verordnung auf alle Fahrzeuge zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen zGM (in Art. 2 VO EG 561/2006) vorgelegt wurde.

Offensichtlich ist die Tragweite dieser Änderung nicht vollständig bekannt, die den Kreis der betroffenen Fahrzeuge in der EU vervielfachen würde. Ein wesentlicher Teil der Fuhrparks des deutschen und europäischen Mittelstandes, die keine Berufskraftfahrer einsetzen, wäre von der Ausweitung betroffen: Betriebe des Transportgewerbes – auf die die Ausweitung offensichtlich zielt – wären dabei nur eine kleine Minderheit.

Umfang des betroffenen Fahrzeugsegmentes:

- **Im Gewichtsbereich zwischen 2,5 bis 3,5 Tonnen sind allein in Deutschland 1,78 Millionen Lkw zugelassen (ohne Zugmaschinen): Bereits das ist mehr als die dreifache Anzahl aller LKW in sämtlichen Gewichtsklassen über 3,5 Tonnen, die heute in den Geltungsbereich fallen!** (jeweils ohne Zugmaschinen) Dabei ist der Bereich der Fahrzeuge zwischen 2,4 und 2,5 Tonnen sowie die gro-

ße Zahl von Nutzfahrzeugen, die durch Anhängernutzung in den tachopflichtigen Gewichtsbereich fallen würden und alle Pkw dieses Gewichtsbereiches noch gar nicht berücksichtigt: Im Bereich 2,5 bis 3,5 Tonnen sind in Deutschland allein 2,87 Mio. Pkw zugelassen, von denen viele gewerblich genutzt und zum Güter-, Werkzeug – und Materialtransport verwendet werden und damit ebenfalls in den Geltungsbereich fallen würden. Sehr vorsichtig gerechnet wäre **mit über 2,5 Millionen potenziell neu betroffenen Fahrzeugen also allein in Deutschland zu rechnen**, für die gesamte EU mindestens mit dem Vier- oder Fünffachen.

- In die Gewichtsklasse zwischen 2,4 bis 3,5 Tonnen zGM fallen nicht nur größere Transporter und Lieferfahrzeuge, sondern vielfach auch Kleinbusse, Kleintransporter und Pick Ups. Zahlreiche Pkw-Modelle, z.B. Kombis, wie sie häufig in Handwerksbetrieben eingesetzt werden, reichen an die 2,4 Tonnengrenze bzw. überschreiten sie bei Nutzung eines einfachen Transportanhängers. Alle genannten Fahrzeuge sind mit einem Pkw-Führerschein nutzbar. In den seltensten Fällen geschieht dies durch Berufskraftfahrer. (Im Handwerk praktisch gar nicht.)
- Im Änderungsantrag ist – offensichtlich zur Eingrenzung der Belastung für Branchen außerhalb des Transportgewerbes – vorgesehen, nur Fahrzeuge zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen in die Tachographenpflicht einzubeziehen, soweit sie sich über 50 km von ihrem Betriebsstandort weg bewegen (Art. 3da). **Dieses Ziel der Eingrenzung wird jedoch verfehlt:** Zunächst müssten Hunderttausende Betriebe, selbst wenn sie immer in diesem Entfernungsbereich bis 50 km blieben, sich erstmals mit dem Tachographenrecht beschäftigen und ständig prüfen, ob sie in die Ausnahme fallen und müssen ihre Beschäftigten entsprechend unterweisen. Außerdem überschreiten zahlreiche Betriebe naturgemäß *gelegentlich* die 50-km-Grenze. Insbesondere gilt dies für Betriebe in ländlichen Räumen, die einzelne Aufträge in Ballungsräumen annehmen müssen, ohne dadurch zu Transportunternehmen zu werden.
- Zwar könnten zukünftig Handwerksbetriebe mit Fahrzeugen zwischen 2,4 und 3,5 Tonnen bei Fahrten im Bereich von **50 bis 100 km** ggf. die bestehende Handwerkererausnahme nach Art. 3(a)aa VO EG 561/2006 in Anspruch nehmen: Allerdings wäre jeweils der Aufwand der Prüfung der Anwendbarkeit der komplexen Ausnahme notwendig. Zudem gibt es nach den bisherigen langjährigen Erfahrungen stets eine große Anzahl von Konstellationen im Betriebsalltag, die sich nicht unter die Ausnahme subsumieren lassen. In jedem Fall würden die Belastungen für mittelständische Unternehmen gegenüber dem heutigen Stand massiv zunehmen.
- Alle Betriebe zwischen 2,4 bis 3,5 Tonnen, die – auch nur einmal im Jahr – auftragsbedingt **die Grenze von 100 km überschreiten müssten**, unterfielen zukünftig der erstmalige Pflicht zum Einbau und zur Nutzung eines Tachographen.
- Durch eine Änderung in Art. 13 VO EG 561/2006 soll eine spezielle **Ausnahme für den Baubereich** geschaffen werden. Das ist grundsätzlich zu begrüßen. Damit würden auch Fahrzeuglenker von schweren Fahrzeugen (über 7,5 Tonnen), die nicht mehr unter die heutige Handwerkererausnahme nach Art. 3(a)aa fallen, von der Tachographenpflicht ausgenommen. Diese Regelung – sollte sie umgesetzt werden – kann als Ergänzung der allgemeinen Handwerkererausnahme positiv wirken. Sie ist jedoch keinerlei Ausgleich für die erheblichen Zusatzbelastungen durch die Ausdehnung des Geltungsbereiches der gesamten Verordnung: Auch Tausende Firmen des Baubereichs, die nur leichtere Fahrzeuge einsetzen, fielen durch die Ausweitung des Geltungsbereiches erstmals in die Tachographenverordnung und müssten die Anwendbarkeit der Ausnahme prüfen, die in jedem Fall nur bis zu einer Entfernung von 100 km gelten würde. Für zahlreiche Branchen im Handwerk – Kfz-, Lebensmittel-, Gesundheitshandwerk etc. – bringt diese Regelung keinerlei Erleichterung. Zudem ist unklar, ob mit Baubereich auch das Ausbaugewerbe und die anlagentechnischen Gewerke gemeint sind, die schon heute besonders unter der Tachographenpflicht leiden.
- Berücksichtigt werden sollte, dass die gewaltige Menge an zusätzlichen Fahrzeugen im Geltungsbereich des Tachographenrechts auch die Kontrollbehörden

überlasten und von ihrer eigentlichen Aufgabe der Kontrolle des Schwerlast- und Personenfernverkehrs abhalten würde.

Einzelbeispiele für Betroffenheit der geplanten Änderung:

- Ein Bau- oder Ausbaubetrieb, der heute nur Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zGM einsetzt, erledigt zuweilen Aufträge in einem Ballungsraum, der über 100 km entfernt ist und ist damit bislang nicht tachographenpflichtig. Zukünftig müsste er durch die Ausweitung des Geltungsbereiches einen Tachographen einbauen (die neue Annahme für den Baubereich greift nicht über 100 km).
- Ein Handwerker liefert reparierte Gegenstände zurück zu Kunden (Maschinen, Fahrzeuge), die er jedoch nicht selber, sondern ein Kollege im Betrieb bearbeitet hat. Zukünftig wäre eine solche Fahrt mit einem Fahrzeug über 2,4 Tonnen und einer Entfernung über 50 km tachographenpflichtig, da die bestehende Handwerker Ausnahme nicht greifen kann.
- Ein Betrieb des Bäckerhandwerks, der einen Teilzeitfahrer einsetzt (üblicherweise einen älteren Beschäftigten, der nicht mehr oder kaum noch in der Backstube steht), kann heute mit Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen seine Filialen im ländlichen Raum mit eigenen Waren beliefern. Zukünftig wäre der Fahrer bei jeder Fahrt über 50 km tachographenpflichtig.
- Der Pkw-Kombi eines Handwerksbetriebes wird bei Nutzung eines Anhängers zukünftig tachographenpflichtig, wenn er sich mehr als 50 km vom Betriebsstandort entfernt. Auf die Handwerkerregelung bis 100 km könnte er sich nicht berufen, wenn z.B. der Unternehmer seinen Beschäftigten nur Material vorbeibringt.

Ein Betrieb muss schon bei einer einzigen Überschreitung der 50 bzw. 100 km-Grenze:

- einen Tachographen nachrüsten (Kosten um 1500 Euro),
- Kontrollkarten für seine Mitarbeiter und den Unternehmer erwerben,
- Software zur Datenverwaltung erwerben oder einen Dienstleister nutzen, Technik zum Datendownload anschaffen,
- regelmäßige Wartungspflichten für den Tachographen erfüllen,
- regelmäßige Auslesungspflichten des Tachographens und der Kontrollkarten umsetzen,
- maschinenschriftliche Nachweise für die 28 Tage vor Antritt einer nachweispflichtigen Fahrt auf Papier erbringen oder die Daten im Tachograph nachtragen,
- Mitarbeiter und Verwaltung schulen (Unternehmerhaftung für Regelverstöße),
- Arbeitsabläufe genau planen, damit nicht versehentlich durch einen akuten Serviceauftrag die 50 bzw. 100 km überschritten werden.

Vor diesem Hintergrund bittet der ZDH den Änderungsvorschlag zu den Artikeln 2 und 3 der VO 561/2006 wieder zurückzunehmen. Die Änderung in Art. 13pa ist zu begrüßen. Es sollte jedoch klagestellt werden, dass damit der gesamte Baubereich einschließlich Ausbau gemeint ist.

Im Gewichtsbereich unterhalb von 3,5 Tonnen besteht aus Sicht des Handwerks weiterhin kein europäisches Regelungserfordernis! Die Marke von "3,5 Tonnen" Gesamtgewicht war bislang in zahlreichen Vorschriften eine entscheidende und bewährte Grenze. So ist der "B" (Pkw)-Führerschein auf Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen begrenzt. Erst darüber sind die "C"-Führerscheine für Nutzfahrzeuge notwendig. Auch das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht und das Güterkraftverkehrsrecht richten sich an dieser Grenze aus.

Wenn von der Politik aufgrund von Problemen im Bereich Sicherheit und Wettbewerb im Transportgewerbe die Notwendigkeit zur Regulierung auch unterhalb des Bereichs von 3,5 Tonnen gesehen wird, wäre unabhängig von Gewichtsgrenzen eine gezielte Adressierung von Transportunternehmen (in Orientierung an der Definition für genehmigungspflichtigen gewerblichen Güterkraftverkehr) denkbar. Keinesfalls dürfen pauschal alle Fahrzeuge im Gewichtsbereich von 2,4 bis 3,5 Tonnen zGM einbezogen werden.