



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 11. Juli 2013 (19.07)
(OR. en)**

12241/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0196 (COD)**

**TRANS 388
CODEC 1740**

I/A-PUNKT-VERMERK

des Generalsekretariats des Rates
für den AStV/Rat

Nr. Vordok.: 9275/1/13 TRANS 211 CODEC 1000 REV 1

Nr. Komm.dok.: Dok. 13195/11 TRANS 222 CODEC 1274

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ("Fahrtenschreiber")

- Annahme der überarbeiteten politischen Einigung (*im Anschluss an die frühzeitige Einigung in zweiter Lesung mit dem EP*)

1. Die Kommission hat den eingangs genannten Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr am 19. Juli 2011 vorgelegt. Gleichzeitig soll auch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr geändert werden. Dem Vorschlag war die Kommis-sionsmitteilung "Digitaler Fahrtenschreiber: Fahrplan für künftige Tätigkeiten" beigegeben, die gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt wurde.

2. Der Europäische Datenschutzbeauftragte hat am 5. Oktober 2011 zu dem Kommissionsvorschlag Stellung genommen. Die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses wurde am 7. Dezember 2011 abgegeben; der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, weder eine Stellungnahme abzugeben noch einen Bericht zu erstellen.
3. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments benannte Frau Silvia-Adriana Ticău (S&D – RO) als Berichterstatterin. Die Abstimmung im TRAN-Ausschuss fand am 31. Mai 2012 statt, und das Europäische Parlament hat die Ergebnisse seiner ersten Lesung im Plenum am 3. Juli 2012 gebilligt.
4. Der Rat hat am 29. Oktober 2011 eine politische Einigung über dieses Dossier erzielt.
5. Aufgrund der Ergebnisse der Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter am 24. Mai 2013 einen Kompromisstext gebilligt.
6. Daraufhin hat der Vorsitzende des Ausschusses des Europäischen Parlaments für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) in einem Schreiben vom 26. Juni 2013 an den Präsidenten des AStV erklärt, dass das Europäische Parlament in seiner zweiten Lesung den Standpunkt des Rates in erster Lesung ohne Abänderungen billigen dürfte.
7. Angesichts dessen könnte der Ausschuss der Ständigen Vertreter den Rat daher ersuchen, eine überarbeitete politische Einigung zu dieser Frage zu erzielen und hierzu den mit dem Europäischen Parlament vereinbarten Text, der in der Anlage enthalten ist, zu billigen.
8. Diese überarbeitete politische Einigung wird von den Rechts- und Sprachsachverständigen überarbeitet, bevor der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung förmlich festlegt.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EWG)
Nr. 3821/85 des Rates sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des
Europäischen Parlaments und des Rates**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

nach Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten vom 5. Oktober 2011,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C [...], [...], S. [...].

² Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, weder eine Stellungnahme abzugeben noch einen Bericht zu erstellen.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr³ enthält Vorschriften über Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung von Fahrtenschreibern. Nachdem sie mehrfach wesentlich geändert wurde, ist es im Interesse einer größeren Klarheit geboten, ihre hauptsächlichen Vorschriften zu vereinfachen und neu zu ordnen.
- (2) Aufgrund der Erfahrungen sollten bestimmte technische Aspekte und Kontrollverfahren verbessert werden, um die Wirksamkeit und Effizienz des Fahrtenschreibersystems zu gewährleisten.
- (3) Für bestimmte Kraftfahrzeuge gelten Ausnahmen von den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates⁴. Zur Wahrung der Kohärenz sollte es möglich sein, solche Kraftfahrzeuge auch vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung auszunehmen.
- (4) Fahrtenschreiber sollten in Fahrzeuge eingebaut werden, die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfasst werden. Im Interesse einer gewissen Flexibilität sollten Fahrzeuge von weniger als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, und die nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt, vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen werden. Zur Wahrung der Kohärenz zwischen den verschiedenen Ausnahmen gemäß Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und zur Verringerung der Verwaltungslasten der Verkehrsunternehmen sollten unter Beachtung der Ziele der genannten Verordnung die in Artikel 13 Buchstaben d, f und p festgelegten zulässigen Höchstentfernungen geändert werden.

³ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

⁴ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

- (4a) Es gilt als vereinbart, dass die Kommission die Verlängerung der Dauer der Zulässigkeit von Adaptern für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 bis 2015 prüfen wird und dass sie vor dem Jahr 2015 weitere Überlegungen über eine langfristige Lösung für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 anstellen wird.
- (4aa) Die Kommission sollte den Einbau von Gewichtssensoren in schweren Nutzfahrzeugen in Erwägung ziehen und der Frage nachgehen, inwieweit Gewichtssensoren zu einer besseren Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften beitragen können.
- (5) Die Verwendung von Fahrtenschreibern, die an ein globales Satellitennavigationssystem angebunden sind, ist ein geeignetes und kostengünstiges Mittel für die automatische Aufzeichnung des Standorts **des Fahrzeugs an bestimmten Punkten bzw. Zeitpunkten während** der täglichen Arbeitszeit zwecks Unterstützung der Kontrolleure bei ihren Kontrollen und sollte daher eingeführt werden.
- (5a) Der Europäische Gerichtshof hat in der Rechtssache C394/92 den Begriff "tägliche Arbeitszeit" definiert; demzufolge sollten die Kontrollbehörden die Bestimmungen dieser Verordnung auf der Grundlage dieser Definition auslegen. Die "tägliche Arbeitszeit" beginnt in dem Moment, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt, oder, wenn die tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, am Ende der Ruhezeit, deren Dauer neun Stunden nicht unterschreitet. Sie endet zu Beginn einer täglichen Ruhezeit oder, wenn die tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, zu Beginn einer Ruhezeit von mindestens neun zusammenhängenden Stunden.
- (6) Die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates⁵ verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Durchführung einer bestimmten Mindestzahl von Straßenkontrollen. Die Fernkommunikation zwischen dem Fahrtenschreiber und Kontrollbehörden zu Straßenkontrollzwecken erleichtert die Durchführung gezielter Straßenkontrollen; sie ermöglicht eine Verringerung der Verwaltungslasten, die durch stichprobenartige Überprüfungen der Verkehrsunternehmen entstehen, und sollte daher eingeführt werden.

⁵ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

- (7) Intelligente Verkehrssysteme (IVS) können dabei helfen, die Herausforderungen der europäischen Verkehrspolitik zu bewältigen, beispielsweise die Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens und der Verkehrsstaus oder den steigenden Energieverbrauch. Deshalb sollten in Fahrtenschreibern genormte Schnittstellen bereitgestellt werden, um die Interoperabilität mit IVS-Anwendungen zu gewährleisten.
- (7a) Priorität sollte die Entwicklung von Anwendungen erhalten, die den Fahrern helfen, die im Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten zu interpretieren, damit sie die Sozialvorschriften einhalten können.
- (8) Die Sicherheit des Fahrtenschreibers und seines Systems ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass vertrauenswürdige Daten generiert werden. Deshalb sollten die Hersteller den Fahrtenschreiber so konstruieren, erproben und über seinen gesamten Lebenszyklus ständig überprüfen, dass Sicherheitsschwachstellen erkannt, vermieden und verringert werden.
- (9) Die Praxiserprobung von Fahrtenschreibern, für die noch keine Typp Genehmigung erteilt wurde, ermöglicht vor der breiten Einführung einen Test unter realen Anwendungsbedingungen, was auch schnellere Verbesserungen ermöglicht. Praxiserprobungen sollten daher unter der Voraussetzung erlaubt werden, dass die Teilnahme daran und die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wirksam überwacht und kontrolliert wird.
- (9a) Da es sehr wichtig ist, ein Höchstmaß an Sicherheit aufrechtzuerhalten, sollten Sicherheitszertifikate von einer Zertifizierungsstelle ausgestellt werden, die vom Verwaltungsausschuss im Rahmen des "Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates" (Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung von IT-Sicherheitszertifikaten) der europäischen Gruppe Hoher Beamter für Informationssicherheit (SOG-IS) anerkannt ist.
- Im Rahmen der internationalen Beziehungen zu Drittländern sollte die Kommission eine Zertifizierungsstelle für die Zwecke dieser Verordnung nur anerkennen, wenn die Stelle Bedingungen für die Sicherheitsevaluierung erfüllt, die denen nach dem genannten Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung gleichwertig sind. Dabei sollte die Stellungnahme des Verwaltungsausschusses zugrunde gelegt werden.

- (10) Den Einbaubetrieben und Werkstätten kommt bei der Gewährleistung der Sicherheit von Fahrtenschreibern eine wichtige Rolle zu. Daher sollten bestimmte Mindestanforderungen für ihre Zulassung, Zuverlässigkeit und Überprüfung festgelegt werden. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen ergreifen, damit Interessenkonflikte zwischen Werkstätten und Verkehrsunternehmen vermieden werden. Durch diese Verordnung werden die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran gehindert, für deren Zulassung, Kontrolle und Zertifizierung gemäß der vorliegenden Verordnung nach den Verfahren der Verordnung 765/2008 zu sorgen, sofern die Mindestkriterien des Artikels 19 Absatz 2 erfüllt sind.
- (11) Um eine wirksamere Prüfung und Kontrolle der Fahrerkarten zu ermöglichen und den Kontrolleuren die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu erleichtern, sollten nationale elektronische Register eingerichtet und Vorgaben für deren Vernetzung gemacht werden.
- (11a) Wenn die Mitgliedstaaten die Einzigkeit der Fahrerkarte prüfen, sollten sie Verfahren wie die Verfahren anwenden, die in der Empfehlung der Kommission vom 13. Januar 2010 für den sicheren elektronischen Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten genannt werden.
- (11b) Es sollte der Sonderfall berücksichtigt werden, dass ein Mitgliedstaat die Möglichkeit haben sollte, einem Fahrer, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz nicht in einem Mitgliedstaat oder einem AETR-Staat hat, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte auszustellen. In diesen Fällen müssen die betreffenden Mitgliedstaaten die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung uneingeschränkt anwenden.
- (11c) Ferner sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, dass die Mitgliedstaaten auch dann Fahrerkarten für in ihrem Hoheitsgebiet ansässige Fahrer ausstellen können, wenn die Verträge für bestimmte Teile ihres Hoheitsgebiets nicht gelten. In diesen Fällen müssen die betreffenden Mitgliedstaaten die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung uneingeschränkt anwenden.
- (12) [...]
- (13) [...]

- (14) Veränderungen des Fahrtenschreibers und neue Manipulationstechniken stellen für die Kontrolleure eine ständige Herausforderung dar. Im Interesse einer wirksameren Kontrolle und einer stärkeren Harmonisierung der Kontrollansätze in der Europäischen Union sollte eine gemeinsame Methodik für die Grundausbildung und die Fortbildung der Kontrolleure festgelegt werden.
- (15) Die Aufzeichnung von Daten durch den Fahrtenschreiber wie auch die Entwicklung von Technologien für die Aufzeichnung von Standortdaten, die Fernkommunikation und die Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen führen zur Verarbeitung personenbezogener Daten. Die Rechtsvorschriften der Union zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr sollten Anwendung finden, insbesondere die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁶ und die Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation⁷.
- (15a) Im Interesse eines unverfälschten Wettbewerbs bei der Entwicklung von Anwendungen für Fahrtenschreiber sollten Rechte des geistigen Eigentums oder Patente bezüglich der Übertragung von Daten von und zu Fahrtenschreibern für jedermann unentgeltlich zur Verfügung stehen.
- (15aa) Die im Rahmen der Kommunikation mit den Kontrollbehörden in den Mitgliedstaaten ausgetauschten Daten sollten gegebenenfalls den einschlägigen internationalen Normen entsprechen, wie der vom Europäischen Komitee für Normung verabschiedeten Normenserie für die dedizierte Kurzstreckenkommunikation (DSRC).
- (16) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbinnenmarkt zu gewährleisten und um eine eindeutige Botschaft an Fahrer und Verkehrsunternehmen zu richten, sollten die Mitgliedstaaten – unbeschadet des Subsidiaritätsprinzips – entsprechend den in der Richtlinie 2006/22/EG festgelegten Kategorien von Verstößen wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen vorsehen.

⁶ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 3150.

⁷ ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 3747

- (16a) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes erfolgt, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Betrieb genommen wurde.
- (16aa) Im Interesse einer klaren, wirksamen, verhältnismäßigen und einheitlichen Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr sollten die Behörden der Mitgliedstaaten die Regeln einheitlich anwenden.
- (16ab) Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission ihre Erkenntnisse über das Angebot an betrügerischen Geräten oder Einrichtungen zur Manipulation von Fahrtenschreibern, darunter auch Angebote im Internet, mitteilen und die Kommission sollte alle anderen Mitgliedstaaten entsprechend informieren.
- (16ac) Die Kommission sollte auch weiterhin ihre Internet-Hotline betreiben, bei der Fahrer, Kraftverkehrsunternehmen, Kontrollbehörden und zugelassene Werkstätten ihre Fragen und Bedenken zum digitalen Fahrtenschreiber vorbringen können, etwa auch zu neuen Formen von Manipulation und Betrug.
- (17) Durch die Anpassungen des am 1. Juli 1970 in Genf unterzeichneten und beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegten Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) mit seinen sechs Änderungen ist die Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers für Fahrzeuge obligatorisch geworden, die in Drittländern zugelassen sind, welche das AETR-Übereinkommen unterzeichnet haben. Da diese Länder direkt von den durch diese Verordnung eingeführten Änderungen am Fahrtenschreiber betroffen sind, sollten sie die Möglichkeit haben, sich an einem Dialog über technische Angelegenheiten, einschließlich des Systems für den Austausch von Informationen über Fahrerkarten und Werkstattkarten, zu beteiligen. Folglich sollte ein Fahrtenschreiberforum eingerichtet werden.
- (18) [...]

- (19) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Aspekte übertragen werden: Anforderungen, Anzeige- und Warnfunktionen und Typgenehmigung des Fahrtenschreibers sowie Einzelvorschriften für intelligente Fahrtenschreiber; Verfahren für Praxiserprobungen und dabei verwendete Kontrollformulare; Musterformular für die schriftliche Begründung für die Entfernung der Verplombung; erforderliche gemeinsame Verfahren und Spezifikationen für die Vernetzung der elektronischen Register; methodische Angaben zum Inhalt der Erstausbildung und der Weiterbildung von Kontrollbeamten. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁸, ausgeübt werden.
- (19a) Die für die Zwecke der vorliegenden Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakte, die die Vorschriften des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzen werden, sowie andere Durchführungsmaßnahmen sollten zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit der Vorschriften (mit Ausnahme der Artikel 19, 30 und 43) gelten. Wurden die Durchführungsrechtsakte aus irgendeinem Grund nicht rechtzeitig erlassen, so sollte die erforderliche Kontinuität durch Übergangsmaßnahmen sichergestellt werden.
- (19aa) Die Durchführungsrechtsakte nach dieser Verordnung sollten von der Kommission nicht erlassen werden, wenn der in dieser Verordnung vorgesehene Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf eines Durchführungsrechtsakts abgibt.
- (19b) Im Rahmen der Anwendung des AETR-Übereinkommens gelten Verweise auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 als Verweise auf die vorliegende Verordnung. Die EU wird geeignete Maßnahmen in der UNECE in Betracht ziehen, um die erforderliche Kohärenz zwischen dieser Verordnung und Artikel 22a des AETR-Übereinkommens sicherzustellen.

⁸ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1318.

- (20) [...]
- (21) [...]
- (22) [...]

KAPITEL I

Grundsätze, Anwendungsbereich und Anforderungen

Artikel 1

Gegenstand und Grundsätze

1. Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr zur Überwachung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG⁹ und der Richtlinie 92/6/EWG¹⁰.

Fahrtenschreiber müssen hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

- 1a. Diese Verordnung enthält die Bedingungen und Vorschriften, nach denen die Informationen und nicht-personenbezogenen Daten, die von den Fahrtenschreibern nach Artikel 2 aufgezeichnet, verarbeitet oder gespeichert wurden, für andere Zwecke verwendet werden können als die Kontrolle der Einhaltung der in Absatz 1 genannten Rechtsvorschriften.

⁹ ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35-39.

¹⁰ ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

1. Für diese Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.
2. Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten im Sinne dieser Verordnung folgende Begriffsbestimmungen:
 - a) "Fahrtenschreiber oder Kontrollgerät" ist das für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmte Gerät zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen, Aufzeichnen, Ausdrucken, Speichern und Ausgeben von Angaben über die Fahrten des Fahrzeugs, einschließlich seiner Fahrgeschwindigkeit, gemäß Artikel 3a Absatz 3 sowie über bestimmte Tätigkeitszeiten der Fahrer;
 - b) "Fahrzeugeinheit" ist der Fahrtenschreiber ohne den Bewegungssensor und ohne die Verbindungskabel zum Bewegungssensor. Die Fahrzeugeinheit kann aus einem Einzelgerät oder aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten bestehen, sofern sie den Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung entspricht; die Fahrzeugeinheit umfasst unter anderem eine Verarbeitungseinheit, einen Massenspeicher, eine Zeitmessfunktion, zwei Chipkarten-Schnittstellengeräte für Fahrer und Beifahrer, einen Drucker, eine Datenanzeige, Steckverbinder und Bedienelemente für Nutzereingaben;
 - c) "Bewegungssensor" ist der Bestandteil des Fahrtenschreibers, der ein Signal bereitstellt, das die Fahrzeuggeschwindigkeit und/oder die zurückgelegte Wegstrecke darstellt;
 - d) "Fahrtenschreiberkarte" ist eine zur Verwendung mit dem Fahrtenschreiber bestimmte Chipkarte, die die Feststellung der Rolle des Karteninhabers durch den Fahrtenschreiber und die Übertragung und Speicherung von Daten ermöglicht;
 - e) "Schaublatt" ist ein für die dauerhafte Aufzeichnung von Daten bestimmtes Blatt, das in den analogen Fahrtenschreiber eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des Geräts die zu registrierenden Angaben fortlaufend aufzeichnet;

- f) "Fahrerkarte" ist eine Fahrtenschreiberkarte, die einem bestimmten Fahrer von den Behörden eines Mitgliedstaats ausgestellt wird, den Fahrer ausweist und die Speicherung von Tätigkeitsdaten des Fahrers ermöglicht;
- fa) "analoger Fahrtenschreiber" ist ein Fahrtenschreiber, bei dem ein Schaublatt in Einklang mit dieser Verordnung, insbesondere Anhang I, verwendet wird;
- fb) "digitaler Fahrtenschreiber" ist ein Fahrtenschreiber, bei dem eine Fahrtenschreiberkarte in Einklang mit dieser Verordnung verwendet wird;
- g) "Kontrollkarte" ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einer zuständigen nationalen Kontrollbehörde ausstellen, die Kontrollbehörde und möglicherweise den Kontrolleur ausweist und das Lesen, Ausdrucken und/oder Herunterladen der im Massenspeicher, auf Fahrerkarten und optional auf Werkstattkarten gespeicherten Daten ermöglicht;
- h) "Unternehmenskarte" ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einem Verkehrsunternehmen ausstellen, das mit einem Fahrtenschreiber ausgestattete Fahrzeuge betreiben muss, und die das Verkehrsunternehmen ausweist und das Anzeigen, Herunterladen und Ausdrucken der Daten ermöglicht, die in dem von diesem Verkehrsunternehmen verriegelten Fahrtenschreiber gespeichert sind;
- i) "Werkstattkarte" ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats benannten Mitarbeitern eines von diesem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrtenschreiberherstellers, Einbaubetriebs, Fahrzeugherstellers oder einer von ihm zugelassenen Werkstatt ausstellen, den Karteninhaber ausweist und das Prüfen, Kalibrieren, Aktivieren und/oder das Herunterladen der Daten von Fahrtenschreibern ermöglicht;
- ia) "Aktivierung" ist die Phase, in der der Fahrtenschreiber mit Hilfe einer Werkstattkarte seine volle Einsatzbereitschaft erlangt und alle Funktionen, einschließlich Sicherheitsfunktionen, erfüllt;

- ib) "Kalibrierung" des digitalen Fahrtenschreibers ist die mit Hilfe der Werkstattkarte vorgenommene Aktualisierung oder Bestätigung von Fahrzeugparametern, die im Massenspeicher zu speichern sind. Zu den Fahrzeugparametern gehören die Fahrzeugkennung sowie Fahrzeugmerkmale;
- ic) "Herunterladen" von einem digitalen Fahrtenschreiber ist das Kopieren eines Teils oder aller im Massenspeicher der Fahrzeugeinheit oder im Speicher der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Datendateien zusammen mit der digitalen Signatur, sofern hierdurch die gespeicherten Daten weder verändert noch gelöscht werden;
- id) "Ereignis" ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf einen Betrugsversuch zurückgeht;
- ie) "Störung" ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf eine technische Fehlfunktion oder ein technisches Versagen zurückgeht;
- if) "Einbau" ist die Montage des Fahrtenschreibers in einem Fahrzeug;
- ig) "ungültige Karte" ist eine Karte, die als fehlerhaft festgestellt wurde oder deren Erstauthentisierung fehlgeschlagen oder deren Gültigkeitsbeginn noch nicht erreicht oder deren Ablaufdatum überschritten ist;
- ih) "regelmäßige Inspektion" ist ein Komplex von Arbeitsgängen zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrtenschreibers und der Übereinstimmung seiner Einstellungen mit den Fahrzeugparametern sowie zur Kontrolle, dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind;
- ii) "Reparatur" ist die Reparatur eines Bewegungssensors oder einer Fahrzeugeinheit, wozu die Trennung von der Stromversorgung oder die Trennung von anderen Komponenten des Fahrtenschreibers oder die Öffnung des Bewegungssensors oder der Fahrzeugeinheit erforderlich ist;
- ij) "Typgenehmigung" ist das Verfahren, mit dem durch einen Mitgliedstaat gemäß Artikel 8 dieser Verordnung bescheinigt wird, dass der Fahrtenschreiber, seine jeweiligen Komponenten oder die Fahrtenschreiberkarte, die in Verkehr gebracht werden sollen, die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen;

- ik) "Interoperabilität" ist die Fähigkeit von Systemen, Daten auszutauschen und Informationen weiterzugeben, sowie die ihnen zugrundeliegenden Geschäftsabläufe;
- il) "Schnittstelle" ist eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen den Systemen dient;
- im) "Zeitmessung" ist die ununterbrochene digitale Aufzeichnung der koordinierten Weltzeit aus Kalenderdatum und Uhrzeit (UTC);
- in) "Zeiteinstellung" ist die in regelmäßigen Abständen vorgenommene automatische Einstellung der aktuellen Zeit mit einer Höchsttoleranz von einer Minute oder die während der Kalibrierung vorgenommene Einstellung;
- io) "offene Norm" ist eine Norm, die in einem Normenspezifikationsdokument aufgeführt ist, das kostenlos oder gegen eine Schutzgebühr zur Verfügung steht und von jedermann gebührenfrei oder gegen eine Schutzgebühr kopiert, verteilt und benutzt werden darf.

Artikel 3

Anwendungsbereich

1. Der Fahrtenschreiber ist in Fahrzeugen einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt.
2. Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.
3. Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die für Beförderungen eingesetzt werden, für die eine Ausnahme nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährt wurde, von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.

Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die für die in Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Beförderungen eingesetzt werden, von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen; sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

- 3a. 15 Jahre nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, der den Artikeln 4, 5 und 6 dieser Verordnung entspricht, müssen Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden, mit einem solchen Fahrtenschreiber ausgestattet sein.
4. Die Mitgliedstaaten können für Beförderungen im Binnenverkehr vorschreiben, dass in allen Fahrzeugen, in denen gemäß Absatz 1 kein Fahrtenschreiber eingebaut und benutzt zu werden braucht, ein Fahrtenschreiber gemäß dieser Verordnung eingebaut und benutzt werden muss.

Artikel 3a

Anforderungen und zu speichernde Daten

1. Fahrtenschreiber, einschließlich externer Komponenten, Fahrtenschreiberkarten und Schaulblätter müssen strenge technische und andere Anforderungen erfüllen, so dass die Bestimmungen dieser Verordnung ordnungsgemäß angewendet werden können.
2. Der Fahrtenschreiber und die Fahrtenschreiberkarten müssen die folgenden Anforderungen erfüllen:
 - Aufzeichnung genauer und zuverlässiger Daten betreffend den Fahrer, die Tätigkeit des Fahrers und das Fahrzeug;
 - Sicherheit, damit insbesondere Integrität und Ursprung der Herkunft der von Fahrzeugeinheiten und Bewegungssensoren aufgezeichneten und von ihnen abgerufenen Daten gewährleistet sind;
 - Interoperabilität zwischen den verschiedenen Generationen von Fahrzeugeinheiten und Fahrtenschreiberkarten;
 - Ermöglichung einer wirksamen Kontrolle der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften;
 - Benutzerfreundlichkeit.

3. Der digitale Fahrtenschreiber muss folgende Daten aufzeichnen:
 - a) zurückgelegte Wegstrecke und Geschwindigkeit des Fahrzeugs;
 - b) Zeitmessung;
 - c) Standorte gemäß Artikel 4 Absatz 1;
 - d) Identität des Fahrers;
 - e) Tätigkeit des Fahrers;
 - f) Kontroll-, Kalibrierungs- und Fahrtenschreiber-Reparaturdaten, einschließlich Angaben zur Werkstatt;
 - g) Ereignisse und Fehler.

4. Der analoge Fahrtenschreiber muss mindestens die in Absatz 3 Buchstaben a, b und e genannten Daten aufzeichnen.

5. [...]

- 5a. Folgenden Stellen kann jederzeit Zugang zu den im Fahrtenschreiber und auf der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Daten gewährt werden:
 - a) den zuständigen Kontrollbehörden, damit sie Kontrollen durchführen können, und
 - b) dem jeweiligen Verkehrsunternehmen, damit es seinen rechtlichen Verpflichtungen nachkommen kann, insbesondere jenen gemäß Artikel 28 und 29.

- 5b. Das Herunterladen von Daten erfolgt mit geringstmöglicher zeitlicher Beeinträchtigung für Verkehrsunternehmen bzw. Fahrer. Es darf nicht dazu führen, dass Daten verändert oder gelöscht werden.

- 5c. Die vom Fahrtenschreiber gespeicherten Daten, die drahtlos oder elektronisch vom oder zum Fahrtenschreiber übertragen werden können, müssen öffentlich verfügbaren Protokollen entsprechen, die in offenen Normen definiert sind.

- 5d. Um sicherzustellen, dass der Fahrtenschreiber und die Fahrtenschreiberkarten den Grundsätzen und Anforderungen dieser Verordnung und insbesondere dieses Artikels genügen, erlässt die Kommission Einzelvorschriften für die einheitliche Anwendung dieses Artikels, und zwar insbesondere Bestimmungen zu den technischen Vorkehrungen zwecks Einhaltung dieser Anforderungen. [...] Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 40 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- 5e. Diese Vorschriften, die gegebenenfalls auf Normen gestützt sind, gewährleisten die Interoperabilität und Kompatibilität zwischen den verschiedenen Generationen von Fahrzeugeinheiten und allen Fahrtenschreiberkarten.

Artikel 3b

Funktionen des digitalen Fahrtenschreibers

Der digitale Fahrtenschreiber muss folgende Funktionen gewährleisten:

- Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung;
- Überwachung der Fahrertätigkeiten und des Status der Fahrzeugführung;
- Überwachung des Einsteckens und Entnehmens von Fahrtenschreiberkarten;
- Aufzeichnung manueller Eingaben der Fahrer;
- Kalibrierung;
- automatische Aufzeichnung der Standorte gemäß Artikel 4 Absatz 1;
- Überwachung von Kontrollen;
- Feststellung und Aufzeichnung von Ereignissen und Störungen;
- Auslesen von Daten aus dem Massenspeicher und Aufzeichnung und Speicherung von Daten im Massenspeicher;
- Auslesen von Daten aus Fahrtenschreiberkarten und Aufzeichnung und Speicherung von Daten auf Fahrtenschreiberkarten;
- Datenanzeige, Warnsignale, Ausdrucken und Herunterladen von Daten auf externe Geräte;
- Zeiteinstellung und Zeitmessung;
- Fernkommunikation;
- Unternehmenssperrungen;
- integrierte Tests und Selbsttests.

Artikel 3c
Datenanzeige und Warnsignale

1. Die im digitalen Fahrtenschreiber und auf der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Informationen über Fahrzeugbewegungen und über den Fahrer und Beifahrer müssen klar, unzweideutig und ergonomisch angezeigt werden.
2. Folgende Informationen müssen angezeigt werden:
 - a) Uhrzeit
 - b) Betriebsart
 - c) Fahrtertätigkeit:
 - bei derzeitiger Tätigkeit "Lenken": seine aktuelle ununterbrochene Lenkzeit und die aktuelle kumulierte Pausenzeit
 - bei derzeitiger Tätigkeit "Bereitschaft/andere Arbeiten/Ruhezeit oder Pause": die aktuelle Dauer dieser Tätigkeit (seit der Auswahl) und die aktuelle kumulierte Pausenzeit
 - d) Warndaten
 - e) Menüzugangsdaten.

Vom Fahrtenschreiber können zusätzliche Informationen angezeigt werden, sofern sie von den vorstehend verlangten Informationen deutlich unterscheidbar sind.

3. Bei Feststellung eines Ereignisses und/oder einer Störung sowie vor und zum Zeitpunkt der Überschreitung der höchstzulässigen ununterbrochenen Lenkzeit erhält der Fahrer vom digitalen Fahrtenschreiber ein Warnsignal, damit er die einschlägigen Rechtsvorschriften leichter einhalten kann.
4. Warnsignale werden als optisches Signal ausgegeben; zusätzlich kann ein akustisches Signal ausgegeben werden. Die Warnsignale haben eine Dauer von mindestens 30 Sekunden, sofern sie nicht vom Nutzer durch Drücken einer Taste am Fahrtenschreiber bestätigt werden. Der Grund für die Warnung wird am Fahrtenschreiber angezeigt und bleibt so lange sichtbar, bis der Benutzer ihn mit einer bestimmten Taste oder mit einem bestimmten Befehl über den Fahrtenschreiber bestätigt.

5. Um sicherzustellen, dass der Fahrtenschreiber die Anzeige- und Warnsignal-Anforderungen nach diesem Artikel erfüllt, erlässt die Kommission die für die einheitliche Anwendung dieses Artikels erforderlichen Einzelvorschriften. [...] Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 40 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 3d

Datenschutz

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit dieser Verordnung nur zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie im Einklang mit den Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG und unter der Aufsicht der in Artikel 28 der Richtlinie 95/46/EG genannten unabhängigen öffentlichen Stelle des Mitgliedstaats erfolgt.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen insbesondere dafür, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit der Kontrolle dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zusammenhängende Verwendung gemäß Absatz 1 in Bezug auf folgende Aspekte geschützt werden:
 - Nutzung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für die Aufzeichnung von Standortdaten gemäß Artikel 4,
 - Nutzung der Fernkommunikation zu Kontrollzwecken gemäß Artikel 5,
 - Nutzung eines Fahrtenschreibers mit einer harmonisierten Schnittstelle gemäß Artikel 6,
 - elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten gemäß Artikel 26 und insbesondere grenzüberschreitender Austausch dieser Daten mit Drittländern,
 - Aufbewahrung von Aufzeichnungen durch Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 29.
3. Der digitale Fahrtenschreiber muss so konstruiert sein, dass er den Datenschutz gewährleistet. Es dürfen nur Daten verarbeitet werden, die für den Zweck der Verarbeitung notwendig sind.
4. Die Fahrzeugeigentümer, das Verkehrsunternehmen und/oder sonstige betroffene Stellen halten, soweit anwendbar, die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten ein.

KAPITEL II

Intelligenter Fahrtenschreiber

Artikel 4

Aufzeichnung des Fahrzeugstandorts an bestimmten Punkten bzw. Zeitpunkten während der täglichen Arbeitszeit

1. Um die Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften zu erleichtern, wird der Standort des Fahrzeugs an folgenden Punkten bzw. Zeitpunkten oder am nächstgelegenen Ort, an dem das Satellitensignal verfügbar ist, automatisch aufgezeichnet:
 - Standort zu Beginn der täglichen Arbeitszeit;
 - nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit;
 - Standort am Ende der täglichen Arbeitszeit.

Dazu müssen Fahrzeuge, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 6a erstmals zugelassen werden, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, der an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angebunden ist.

2. Was die Anbindung des Fahrtenschreibers an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems gemäß Absatz 1 anbelangt, so dürfen nur solche Dienste genutzt werden, die kostenfrei sind. Andere Standortdaten als die – soweit möglich – in geografischen Koordinaten ausgedrückten Daten zur Bestimmung der Standorte gemäß Absatz 1 dürfen im Fahrtenschreiber nicht dauerhaft gespeichert werden. Standortdaten, die vorübergehend gespeichert werden müssen, um die automatische Aufzeichnung der Punkte gemäß Absatz 1 zu ermöglichen oder um den Bewegungssensor abzugleichen, dürfen für keinen Nutzer zugänglich sein und müssen automatisch gelöscht werden, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

Artikel 5

Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch per Fernkommunikation

1. Um den zuständigen Kontrollbehörden gezielte Straßenkontrollen zu erleichtern, muss der Fahrtenschreiber, der in Fahrzeugen eingebaut ist, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 6a erstmals zugelassen worden sind, fähig sein, mit diesen Behörden zu kommunizieren, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.
 - 1a. 15 Jahre nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sein müssen, der den Artikeln 4, 5 und 6 dieser Verordnung genügt, statten die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation aus, die für die Datenkommunikation gemäß diesem Artikel benötigt werden; dabei sind ihre besonderen Durchsetzungsanforderungen und -strategien zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht es den Mitgliedstaaten frei, ihre Kontrollbehörden mit den Fernkommunikationsgeräten für die Früherkennung gemäß diesem Artikel auszustatten.
2. Die Kommunikation mit dem Fahrtenschreiber gemäß Absatz 1 darf nur auf Veranlassung des Prüfgeräts der Kontrollbehörden aufgenommen werden. Sie muss gesichert erfolgen, um die Datenintegrität und die Authentifizierung des Kontrollgeräts und des Prüfgeräts sicherzustellen. Der Zugang zu den übertragenen Daten ist auf Angehörige der Kontrollbehörden beschränkt, die ermächtigt sind, Verstöße gegen die Verordnungen 561/2006 und 3821/85 zu kontrollieren, und auf Werkstätten, soweit ein Zugang für die Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers erforderlich ist.

3. Bei der Kommunikation dürfen nur Daten übertragen werden, die für die Zwecke der gezielten Straßenkontrolle von Fahrzeugen notwendig sind, deren Fahrtenschreiber mutmaßlich manipuliert oder missbraucht wurde. Diese Daten müssen sich auf folgende vom Fahrtenschreiber aufgezeichnete Ereignisse oder Daten beziehen:
 - Letzter Versuch einer Sicherheitsverletzung
 - Längste Unterbrechung der Stromversorgung
 - Sensorstörung
 - Datenfehler Weg und Geschwindigkeit
 - Datenkonflikt Fahrzeugbewegung
 - Fahren ohne gültige Karte
 - Einstecken der Karte während des Lenkens
 - Zeiteinstellungsdaten
 - Kalibrierungsdaten einschließlich des Datums der zwei letzten Kalibrierungen
 - Amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
 - Vom Fahrtenschreiber aufgezeichnete Geschwindigkeit.

4. Die übertragenen Daten dürfen nur dazu verwendet werden, die Einhaltung dieser Verordnung zu kontrollieren. Sie dürfen nur an Behörden, die die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten kontrollieren, oder an Justizbehörden im Rahmen eines laufenden Gerichtsverfahrens übermittelt werden.

5. Die Daten werden von den Kontrollbehörden nur für die Dauer einer Straßenkontrolle gespeichert und spätestens drei Stunden nach ihrer Übermittlung gelöscht, es sei denn, die Daten lassen eine Manipulation oder einen Missbrauch des Fahrtenschreibers vermuten. Bestätigt sich der Verdacht einer Manipulation oder eines Missbrauchs im Laufe der anschließenden Straßenkontrolle nicht, so werden die übertragenen Daten gelöscht.

6. Das Verkehrsunternehmen, das das Fahrzeug betreibt, ist dafür verantwortlich, dass der Fahrer über die Möglichkeit der Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch des Fahrtenschreibers per Fernkommunikation informiert wird.

- 6a. Eine Fernkommunikation der Art, wie sie in diesem Artikel beschrieben wird, führt in keinem Fall zu automatischen Geldbußen oder Zwangsgeldern für den Fahrer oder das Unternehmen. Die zuständige Kontrollbehörde kann aufgrund der ausgetauschten Daten entscheiden, eine Überprüfung des Fahrzeugs und des Fahrtenschreibers durchzuführen. Das Ergebnis der Fernkommunikation hindert die Kontrollbehörden nicht daran, auf der Grundlage des durch Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG eingeführten Risikoeinstufungssystems stichprobenartige Unterwegskontrollen durchzuführen.

Artikel 6

Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen

1. Fahrtenschreiber von Fahrzeugen, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 6a erstmals zugelassen werden, können mit genormten Schnittstellen ausgerüstet werden, die im Betriebsmodus die Nutzung der vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten oder erzeugten Daten durch externe Geräte ermöglichen, sofern die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
 - a) Die Schnittstelle beeinträchtigt die Authentizität und Integrität der Daten des Fahrtenschreibers nicht.
 - b) Die Schnittstelle entspricht den Einzelvorschriften nach Artikel 6a.
 - c) Das an die Schnittstelle angeschlossene externe Gerät kann auf personenbezogene Daten, einschließlich Ortsbestimmungsdaten, nur zugreifen, wenn der Fahrer, auf den sich die Daten beziehen, nachweisbar seine Zustimmung erteilt hat.

Artikel 6a

Einzelvorschriften für intelligente Fahrtenschreiber

Um sicherzustellen, dass der Fahrtenschreiber den Grundsätzen und Anforderungen dieser Verordnung entspricht, erlässt die Kommission die für die einheitliche Anwendung der Artikel 4, 5 und 6 erforderlichen Einzelvorschriften unter Ausschluss von Bestimmungen, in denen die Aufzeichnung zusätzlicher Daten durch den Fahrtenschreiber vorgesehen würde. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 40 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

1. Für diese Vorschriften gilt Folgendes:

- a) Sie müssen bezüglich der Ausführung der Funktionen des intelligenten Fahrtenschreibers gemäß Kapitel II die notwendigen Anforderungen enthalten, um die Sicherheit, Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Daten zu gewährleisten, die von dem satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst und der Fernkommunikationseinrichtung gemäß den Artikeln 4 und 5 an den Fahrtenschreiber übertragen werden.
- b) Sie müssen die verschiedenen Bedingungen und Anforderungen für den satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst und die Fernkommunikationseinrichtung gemäß den Artikeln 4 und 5 enthalten, und zwar sowohl für externe Lösungen als auch für den Fall einer Einbettung im Fahrtenschreiber; bei externen Lösungen müssen sie auch die Bedingungen für die Nutzung des satellitengestützten Positionsbestimmungssignals als zweiter Bewegungssensor abdecken.
- c) Sie müssen die notwendigen Normen für die Schnittstelle gemäß Artikel 6 enthalten. Hierzu kann eine Bestimmung über die Vergabe von Zugriffsrechten für Fahrer, Werkstatt und Unternehmen und über Kontrollfunktionen für die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten zählen, die auf einem Authentifizierungs-/Autorisierungsmechanismus für die Schnittstelle basieren müssen, wie beispielsweise einem Zertifikat für jede Zugriffsebene, allerdings unter dem Vorbehalt der technischen Machbarkeit.

KAPITEL III

Typgenehmigung

Artikel 7

Beantragung

1. Die Hersteller oder deren Beauftragte beantragen die EU-Typgenehmigung für die Fahrzeugeinheit, den Bewegungssensor, das Schaublatt-Muster oder die Fahrtenschreiberkarte bei den Typgenehmigungsbehörden, die hierfür von den Mitgliedstaaten benannt worden sind.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens ein Jahr nach [dem Inkrafttreten dieser Verordnung] die Namen und Kontaktangaben der gemäß Absatz 1 benannten Behörden sowie etwaige spätere Aktualisierungen dieser Angaben mit. Die Kommission veröffentlicht die Liste der benannten Typgenehmigungsbehörden auf ihrer Website und nimmt die jeweiligen Aktualisierungen vor.
3. Einem Typgenehmigungsantrag müssen die entsprechenden Spezifikationen, einschließlich der erforderlichen Informationen über die Plombierung, und die Sicherheits-, Funktions- und Interoperabilitätszertifikate beigelegt sein. Das Sicherheitszertifikat muss von einer anerkannten Zertifizierungsstelle ausgestellt sein, die von der Kommission benannt ist.

Das Funktionszertifikat wird dem Hersteller von der Typgenehmigungsbehörde ausgestellt.

Ein Interoperabilitätszertifikat wird von einer einzigen Prüfstelle erteilt, die der Kommission untersteht und sich in ihrer Verantwortung befindet.

- 3a. In Bezug auf den Fahrtenschreiber, seine relevanten Komponenten oder die Fahrtenschreiberkarte gilt Folgendes:
- Das Sicherheitszertifikat muss für die Fahrzeugeinheit, die Fahrtenschreiberkarten, den Bewegungssensor und die Verbindung zum GNSS-Empfänger – falls das GNSS nicht in die Fahrzeugeinheiten integriert ist – Folgendes bescheinigen:
 - Einhaltung der Sicherheitsziele;
 - Identifizierung und Authentifizierung, Autorisierung, Vertraulichkeit, Nachvollziehbarkeit, Integrität, Audit, Genauigkeit und Zuverlässigkeit des Dienstes.
 - Das Funktionszertifikat muss bescheinigen, dass das geprüfte Gerät die jeweiligen Anforderungen hinsichtlich folgender Punkte einhält: ausgeführte Funktionen, Umwelteigenschaften, elektromagnetische Verträglichkeit, Einhaltung physikalischer Anforderungen und Einhaltung anwendbarer Normen.
 - Das Interoperabilitätszertifikat muss bescheinigen, dass bei dem geprüften Gerät uneingeschränkte Interoperabilität mit den notwendigen Fahrtenschreibern oder Fahrtenschreiberkarten-Modellen gegeben ist.
- 3b. Änderungen an der Software oder Hardware des Fahrtenschreibers oder an den für seine Herstellung verwendeten Werkstoffen werden vor ihrer Umsetzung der Behörde gemeldet, die die Typgenehmigung für das Gerät erteilt hat. Diese Behörde bestätigt dem Hersteller die Erweiterung der Typgenehmigung oder verlangt eine Aktualisierung oder Bestätigung des entsprechenden Funktions-, Sicherheits- und/oder Interoperabilitätszertifikats.
4. Der Typgenehmigungsantrag für ein und dieselbe Bauart von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Fahrtenschreiberkarte darf nicht bei mehreren Mitgliedstaaten gestellt werden.
5. Einzelvorschriften für die einheitliche Anwendung dieses Artikels werden von der Kommission erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 40 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 8
Erteilung der Typgenehmigung

Ein Mitgliedstaat erteilt die EU-Typgenehmigung für eine Bauart von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Fahrtenschreiberkarte, wenn diese den Vorschriften der Artikel 3a und 6a entsprechen und der Mitgliedstaat die Möglichkeit hat, die Übereinstimmung der Produktion mit dem zugelassenen Muster zu überprüfen.

Änderungen oder Ergänzungen eines Musters, für das die Typgenehmigung bereits erteilt worden ist, bedürfen einer Nachtrags-EU-Typgenehmigung des Mitgliedstaats, der die ursprüngliche EU-Typgenehmigung erteilt hat.

Artikel 9
Typgenehmigungszeichen

Die Mitgliedstaaten erteilen dem Antragsteller für jede gemäß Artikel 8 und Anhang II zugelassene Bauart von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Fahrtenschreiberkarte ein EU-Typgenehmigungszeichen entsprechend einem vorher festgelegten Muster. Diese Muster werden von der Kommission nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 3 genehmigt.

Artikel 10
Genehmigung oder Ablehnung

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, bei dem die Typgenehmigung beantragt wurde, übermitteln den Behörden der anderen Mitgliedstaaten für jede zugelassene Bauart von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Fahrtenschreiberkarte innerhalb eines Monats eine Kopie des Typgenehmigungsbogens sowie Kopien der erforderlichen Spezifikationen, auch in Bezug auf die Plombierung. Lehnen die zuständigen Behörden eine beantragte Typgenehmigung ab, so unterrichten sie hiervon die Behörden der anderen Mitgliedstaaten und teilen die Gründe dafür mit.

Artikel 11

Übereinstimmung des Geräts mit der Typgenehmigung

1. Stellt ein Mitgliedstaat, der eine EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 8 erteilt hat, fest, dass Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren, Schaubblätter oder Fahrtenschreiberkarten, die das von ihm erteilte EU-Typgenehmigungszeichen tragen, nicht dem von ihm zugelassenen Muster entsprechen, so trifft er die erforderlichen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Produktion mit dem zugelassenen Muster sicherzustellen. Diese Maßnahmen können gegebenenfalls bis zum Entzug der EU-Typgenehmigung reichen.
2. Der Mitgliedstaat, der eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, muss diese entziehen, wenn die Fahrzeugeinheit, der Bewegungssensor, das Schaubblatt oder die Fahrtenschreiberkarte, für die die Typgenehmigung erteilt wurde, nicht mit dieser Verordnung im Einklang steht oder bei der Verwendung einen Fehler allgemeiner Art erkennen lässt, der es/ihn/sie für seinen/ihren bestimmungsgemäßen Zweck ungeeignet macht.
3. Wird der Mitgliedstaat, der eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, von einem anderen Mitgliedstaat darüber unterrichtet, dass einer der in den Absätzen 1 und 2 genannten Fälle vorliegt, so trifft er nach Anhörung dieses Mitgliedstaats die in diesen Absätzen vorgesehenen Maßnahmen vorbehaltlich des Absatzes 5.
4. Der Mitgliedstaat, der einen der in Absatz 2 genannten Fälle festgestellt hat, kann das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme der Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren, Schaubblätter oder Fahrtenschreiberkarten bis auf Weiteres untersagen. Dasselbe gilt für die in Absatz 1 vorgesehenen Fälle, wenn der Hersteller nach ordnungsgemäßer Anmahnung die Übereinstimmung der von der EU-Ersteichung befreiten Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren, Schaubblätter oder Fahrtenschreiberkarten mit dem zugelassenen Muster bzw. mit den Anforderungen dieser Verordnung nicht herbeigeführt hat.

Auf jeden Fall teilen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einander und der Kommission innerhalb eines Monats den Entzug einer EU-Typgenehmigung oder andere gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 getroffene Maßnahmen sowie die dafür maßgeblichen Gründe mit.

5. Bestreitet der Mitgliedstaat, der eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, dass die in den Absätzen 1 und 2 genannten Fälle, auf die er hingewiesen worden ist, gegeben sind, so bemühen sich die betreffenden Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalls und unterrichten die Kommission laufend darüber.

Haben die Gespräche zwischen den Mitgliedstaaten nicht binnen vier Monaten nach der Unterrichtung gemäß Absatz 3 zu einem Einvernehmen geführt, so erlässt die Kommission nach Anhörung von Sachverständigen sämtlicher Mitgliedstaaten und nach Prüfung aller einschlägigen Faktoren, z.B. wirtschaftlicher und technischer Faktoren, binnen sechs Monaten nach Ablauf der genannten Viermonatsfrist einen Beschluss, der den beteiligten Mitgliedstaaten bekanntgegeben und gleichzeitig den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt wird. Die Kommission setzt in jedem Fall die Frist für den Beginn der Anwendung ihres Beschlusses fest.

Artikel 12

Genehmigung der Schabblätter

1. Im Antrag auf eine EU-Typgenehmigung für ein Schabblatt-Muster ist anzugeben, für welche Typen von analogen Fahrtenschreibern dieses Schabblatt bestimmt ist; für Prüfungen des Schabblatts ist außerdem ein geeigneter Fahrtenschreiber des entsprechenden Typs zur Verfügung zu stellen.
2. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats geben auf dem Typgenehmigungsbogen des Schabblatt-Musters an, in welchen Typen von analogen Fahrtenschreibern dieses Schabblatt-Muster verwendet werden kann.

Artikel 13

Begründung der Ablehnung

Jede Verfügung aufgrund dieser Verordnung, durch die eine Typgenehmigung für eine Bauart von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schabblatt-Muster oder Fahrtenschreiberkarte abgelehnt oder entzogen wird, ist eingehend zu begründen. Sie wird dem Betreffenden unter Angabe der nach dem geltenden Recht der Mitgliedstaaten vorgesehenen Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen mitgeteilt.

Artikel 14

Anerkennung typgenehmigter Fahrtenschreiber

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung oder Inbetriebnahme oder Benutzung von mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugen nicht aus Gründen ablehnen bzw. verbieten, die mit diesem Gerät zusammenhängen, wenn der Fahrtenschreiber das in Artikel 9 genannte EU-Typgenehmigungszeichen und die in Artikel 17 Absatz 4 genannte Einbauplakette aufweist.

Artikel 15

Sicherheit

1. Die Hersteller müssen ihre produzierten Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren und Fahrtenschreiberkarten so konstruieren, erproben und ständig überprüfen, dass sie Sicherheitschwachstellen in allen Phasen des Produktlebenszyklus feststellen und deren mögliche Ausnutzung verhindern oder eindämmen können. Der Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, legt fest, wie häufig Prüfungen durchgeführt werden, wobei der Zeitraum zwischen zwei Prüfungen zwei Jahre nicht überschreiten darf.
2. Zu diesem Zweck übermitteln die Hersteller der in Artikel 7 Absatz 3 genannten Zertifizierungsstelle die erforderlichen Unterlagen für die Schwachstellenanalyse.
3. Für die Zwecke des Absatzes 1 führt die in Artikel 7 Absatz 3 genannte Zertifizierungsstelle Prüfungen an Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren und Fahrtenschreiberkarten durch, um zu bestätigen, dass bekannte Sicherheitsschwachstellen nicht von Personen, die über öffentlich zugängliche Kenntnisse verfügen, ausgenutzt werden können.

4. Werden bei den in Absatz 1 genannten Prüfungen Sicherheitsschwachstellen in Systemkomponenten (Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren und Fahrtenschreiberkarten) festgestellt, so werden diese Komponenten nicht in Verkehr gebracht. Werden bei den in Absatz 3 genannten Prüfungen Sicherheitsschwachstellen in Komponenten festgestellt, die bereits in Verkehr gebracht wurden, unterrichtet der Hersteller oder die Zertifizierungsstelle die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Typp Genehmigung erteilt hat. Diese zuständigen Behörden ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Problem – insbesondere vom Hersteller – beseitigt wird; außerdem unterrichten sie die Kommission unverzüglich über die festgestellten Sicherheitsschwachstellen und die geplanten oder ergriffenen Maßnahmen, wozu erforderlichenfalls auch der Entzug der Typp Genehmigung gemäß Artikel 11 Absatz 2 zählt.

Artikel 16

Praxiserprobungen

1. Die Mitgliedstaaten können Praxiserprobungen mit Fahrtenschreibern, für die noch keine Typp Genehmigung erteilt wurde, genehmigen. Die von den Mitgliedstaaten erteilten Genehmigungen für Praxiserprobungen werden von ihnen gegenseitig anerkannt.
2. Fahrer und Verkehrsunternehmen, die an einer Praxiserprobung teilnehmen, müssen die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfüllen. Die Fahrer erbringen diesen Nachweis nach dem Verfahren gemäß Artikel 31 Absatz 2.
3. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Verfahren für die Durchführung von Praxiserprobungen und der Formulare für deren Überwachung erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 40 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL IV

Einbau und Prüfung

Artikel 17

Einbau und Reparatur

1. Einbau und Reparaturen von Fahrtenschreibern dürfen nur von Einbaubetrieben, Werkstätten oder Fahrzeugherstellern vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 19 hierfür zugelassen worden sind.
2. Zugelassene Einbaubetriebe, Werkstätten oder Fahrzeughersteller plombieren den Fahrtenschreiber gemäß den Spezifikationen in dem Typpenehmigungsbogen nach Artikel 10, nachdem sie überprüft haben, dass er ordnungsgemäß funktioniert und dass insbesondere die aufgezeichneten Daten durch Manipulationsvorrichtungen weder verfälscht noch geändert werden können.
3. Der zugelassene Einbaubetrieb, die zugelassene Werkstatt oder der zugelassene Fahrzeughersteller versieht die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen und gibt außerdem bei digitalen Fahrtenschreibern die elektronischen Sicherheitsdaten ein, mit denen sich die Authentifizierungskontrollen durchführen lassen. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats übermitteln der Kommission das Verzeichnis der verwendeten Zeichen und elektronischen Sicherheitsdaten und die erforderlichen Informationen über die verwendeten elektronischen Sicherheitsdaten. Die Kommission macht den Mitgliedstaaten diese Informationen auf Anfrage zugänglich.
4. Durch die Anbringung einer deutlich sichtbaren und leicht zugänglichen Einbauplakette wird bescheinigt, dass der Einbau des Fahrtenschreibers den Vorschriften dieser Verordnung entsprechend erfolgt ist.
5. [...]

Fahrtenschreiberbauteile werden gemäß den Vorgaben des Typgenehmigungsbogens plombiert. Anschlüsse an den Fahrtenschreiber, die potenziell manipulationsanfällig sind, einschließlich der Verbindung zwischen dem Bewegungssensor und dem Getriebe, sowie gegebenenfalls die Einbauplakette werden plombiert.

Eine Plombierung darf nur entfernt oder aufgebrochen werden

- durch Einbaubetriebe oder Werkstätten, die gemäß Absatz 1 von den zuständigen Behörden zugelassen sind, zwecks Reparatur, Instandhaltung oder Neukalibrierung des Fahrtenschreibers oder durch angemessen geschulte und erforderlichenfalls ermächtigte Kontrolleure für Kontrollzwecke;
- zwecks Reparaturen oder Umbauten des Fahrzeugs, die sich auf die Plombierung auswirken. In diesen Fällen ist im Fahrzeug eine schriftliche Erklärung mitzuführen, in der das Datum, die Uhrzeit und die Begründung der Entfernung der Plombierung angeführt sind. Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten ein Musterformular für die schriftliche Erklärung fest.

Die Plombierung ist auf jeden Fall ohne ungebührliche Verzögerung und spätestens innerhalb von 7 Tagen nach ihrer Entfernung von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt zu ersetzen.

Vor der Ersetzung der Plombierung wird der Fahrtenschreiber von einer zugelassenen Werkstatt einer Prüfung und Kalibrierung unterzogen.

Artikel 18

Inspektion der Fahrtenschreiber

1. Fahrtenschreiber werden regelmäßigen Inspektionen durch zugelassene Werkstätten unterzogen. Die regelmäßigen Inspektionen finden mindestens alle zwei Jahre statt.

- 1a. Überprüft wird insbesondere Folgendes:
- dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß eingebaut ist und für das Fahrzeug geeignet ist;
 - dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß funktioniert;
 - dass auf dem Fahrtenschreiber das Typgenehmigungszeichen angebracht ist;
 - dass die Einbauplakette angebracht ist;
 - dass alle Plombierungen unversehrt sind und ihre Funktion erfüllen;
 - dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind und dass keine Spuren der Verwendung solcher Vorrichtungen vorhanden sind;
 - die Reifengröße und der tatsächliche Umfang der Radreifen.
2. Falls Unregelmäßigkeiten in der Funktionsweise der Fahrtenschreiber behoben werden mussten, erstellen die Werkstätten einen Inspektionsbericht, und zwar unabhängig davon, ob die Inspektion im Rahmen einer wiederkehrenden Inspektion oder im besonderen Auftrag der zuständigen nationalen Behörde erfolgt ist. Die Werkstätten führen eine Liste aller erstellten Inspektionsberichte.
3. Die Inspektionsberichte werden ab der Erstellung mindestens zwei Jahre lang aufbewahrt. Die Mitgliedstaaten entscheiden, ob die Inspektionsberichte in dieser Zeit einbehalten oder aber der zuständigen Behörde übermittelt werden. Bewahrt eine Werkstatt die Inspektionsberichte auf, so macht sie auf Anfrage der zuständigen Behörde die Berichte über die in diesem Zeitraum durchgeführten Inspektionen und Kalibrierungen zugänglich.

Artikel 19

Zulassung der Einbaubetriebe und Werkstätten

1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Zulassung, regelmäßige Kontrolle und Zertifizierung der Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller, die zu Einbau, Überprüfung, Inspektion und Reparatur von Fahrtenschreibern befugt sind.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Fachkompetenz und Zuverlässigkeit der Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller. Zu diesem Zweck erstellen und veröffentlichen sie eindeutige nationale Verfahren und sorgen dafür, dass folgende Mindestanforderungen erfüllt werden:
 - a) das Personal ist ordnungsgemäß geschult;
 - b) die Ausrüstungen, die zur Durchführung der einschlägigen Prüfungen und Aufgaben erforderlich sind, stehen zur Verfügung;
 - c) die Einbaubetriebe und Werkstätten gelten als zuverlässig.
3. Zugelassene Einbaubetriebe und Werkstätten werden folgendermaßen überprüft:
 - a) Zugelassene Einbaubetriebe und Werkstätten werden mindestens alle zwei Jahre einem Audit unterzogen, bei dem die Verfahren der Werkstatt für den Umgang mit Fahrten-schreibern geprüft werden. Im Mittelpunkt des Audits stehen insbesondere die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und der Umgang mit Werkstattkarten. Die Mitgliedstaaten können diese Audits auch ohne physische Anwesenheit in der Werkstatt durchführen.
 - b) Ferner finden unangekündigte technische Audits der zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten statt, um die durchgeführten Kalibrierungen, Inspektionen und Einbauten zu kontrollieren. Diesen Kontrollen müssen jährlich mindestens 10 % der zugelassenen Werkstätten unterzogen werden.
4. Die Mitgliedstaaten und ihre zuständigen Behörden ergreifen geeignete Maßnahmen, um Interessenkonflikte zwischen Einbaubetrieben oder Werkstätten und Straßenverkehrsunternehmen zu vermeiden. Insbesondere im Falle einer ernsthaften Gefahr eines Interessenkonflikts werden zusätzliche spezifische Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass der Einbaubetrieb oder die Werkstatt diese Verordnung einhält.
5. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich – möglichst elektronisch – die Verzeichnisse der zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten sowie der ihnen ausgestellten Karten. Die Kommission veröffentlicht die Verzeichnisse der zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten auf ihrer Website.

6. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten entziehen Einbaubetrieben und Werkstätten, die ihren Pflichten aus dieser Verordnung nicht nachkommen, vorübergehend oder dauerhaft die Zulassung.

Artikel 20

Werkstattkarten

1. Die Gültigkeitsdauer der Werkstattkarten darf ein Jahr nicht überschreiten. Bei der Erneuerung der Werkstattkarte stellt die zuständige Behörde sicher, dass der Einbaubetrieb, die Werkstatt oder der Fahrzeughersteller die Kriterien gemäß Artikel 19 Absatz 2 erfüllt.
2. Die zuständige Behörde erneuert eine Werkstattkarte binnen 15 Arbeitstagen nach Eingang eines gültigen Antrags auf Erneuerung und aller erforderlichen Unterlagen bei der zuständigen Behörde. Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Werkstattkarte stellt die Behörde binnen fünf Arbeitstagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags eine Ersatzkarte aus. Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis der verlorenen, gestohlenen und defekten Karten.
3. Entzieht ein Mitgliedstaat einem Einbaubetrieb oder einer Werkstatt gemäß Artikel 19 die Zulassung, so zieht er auch die diesem/dieser ausgestellten Werkstattkarten ein.
4. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen der den zugelassenen Einbaubetrieben und Werkstätten ausgestellten Werkstattkarten zu verhindern.

KAPITEL V

Fahrerkarten

Artikel 21

Ausstellung von Fahrerkarten

1. Die Fahrerkarte wird dem Fahrer auf seinen Antrag von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ausgestellt. Die Ausstellung erfolgt binnen eines Monats nach Eingang des Antrags und aller erforderlichen Unterlagen bei der zuständigen Behörde.
2. Im Sinne dieses Artikels gilt als "gewöhnlicher Wohnsitz" der Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d.h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt; jedoch gilt als gewöhnlicher Wohnsitz einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt. Letzteres ist nicht erforderlich, wenn sich die Person in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält.
3. Die Fahrer erbringen den Nachweis über ihren gewöhnlichen Wohnsitz anhand aller geeigneten Mittel, insbesondere des Personalausweises oder jedes anderen beweiskräftigen Dokuments. Bestehen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Fahrerkarte ausstellt, Zweifel über die Richtigkeit der Angabe des gewöhnlichen Wohnsitzes oder sollen bestimmte spezifische Kontrollen vorgenommen werden, so können diese Behörden nähere Auskünfte oder zusätzliche Belege verlangen.

- 3a. In hinreichend begründeten Ausnahmefällen können die Mitgliedstaaten einem Fahrer ohne gewöhnlichen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat oder in einem Staat, der Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals ist, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte ausstellen, die für einen Zeitraum von höchstens 185 Tagen gültig ist, sofern dieser Fahrer ein arbeitsrechtliches Verhältnis gegenüber einem im ausstellenden Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen nachweist und – soweit die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 gilt – eine Fahrerbescheinigung entsprechend der genannten Verordnung vorlegt.

Die Kommission verfolgt die Anwendung dieser Bestimmung fortlaufend anhand der von den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellten Daten. Sie berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre über ihre Erkenntnisse und geht dabei insbesondere der Frage nach, ob sich die befristeten Fahrerkarten negativ auf den Arbeitsmarkt auswirken und ob befristete Karten einem bestimmten Fahrer gewöhnlich mehrmals ausgestellt werden. In diesen Fällen kann die Kommission eine Änderung dieser Bestimmung vorschlagen.

4. Die zuständigen Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Antragsteller nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte ist, und versehen die Fahrerkarte auf sichtbare und sichere Weise mit den persönlichen Daten des Fahrers.
5. Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte darf fünf Jahre nicht überschreiten.
6. Eine gültige Fahrerkarte darf nur entzogen oder ausgesetzt werden, wenn die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats feststellen, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde. Werden solche Maßnahmen zum Entzug oder zur Aussetzung der Gültigkeit der Karte von einem anderen als dem ausstellenden Mitgliedstaat getroffen, so sendet dieser Mitgliedstaat die Karte so bald wie möglich an die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und teilt die Gründe für den Entzug oder die Aussetzung mit. Dauert die Rücksendung der Karte voraussichtlich mehr als zwei Wochen, so teilt der Mitgliedstaat, der die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug der Karte vorgenommen hat, dem ausstellenden Mitgliedstaat innerhalb dieser zwei Wochen die Gründe für die Aussetzung oder den Entzug mit.

7. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen von Fahrer­karten zu verhindern.
- 7a. Dieser Artikel hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, eine Fahrer­karte einem Fahrer auszu­stellen, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem Teil des Hoheitsgebiets dieses Mitglied­staats hat, für den der EUV und der AEUV nicht gelten, sofern in diesen Fällen die einschlä­gigen Bestimmungen dieser Verordnung zur Anwendung kommen.

Artikel 22

Benutzung von Fahrer­karten

1. Die Fahrer­karte ist persönlich und nicht übertragbar.
2. Ein Fahrer darf nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrer­karte sein und nur seine eigene per­sonliche Fahrer­karte benutzen. Er darf weder eine defekte noch eine abgelaufene Fahrer­karte benutzen.

Artikel 23

Erneuerung von Fahrer­karten

1. Ein Fahrer, der die Erneuerung seiner Fahrer­karte wünscht, muss bei den zuständigen Behör­den des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, spätestens fünfzehn Arbeitstage vor Ablauf der Gültigkeit der Karte einen entsprechenden Antrag stellen.
2. Sollen die Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, eine von anderen Behörden ausgestellte Fahrer­karte erneuern, so teilen sie den Ausstellungs­behörden der bisherigen Karte die genauen Gründe für die Erneuerung mit.
3. Bei Beantragung der Erneuerung einer Karte, deren Gültigkeitsdauer demnächst abläuft, stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Gültigkeit eine neue Karte aus, sofern sie den Antrag bis zu der in Absatz 1 genannten Frist erhalten hat.

Artikel 24

Verlorene, gestohlene und defekte Fahrerkarten

1. Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen und defekten Fahrerkarten, in dem die Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer aufgeführt werden.
2. Bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte gibt der Fahrer diese Karte der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, zurück. Der Diebstahl einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden des Staates, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.
3. Der Verlust einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats sowie, falls es sich nicht um denselben Staat handelt, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.
4. Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, binnen sieben Kalendertagen die Ersetzung der Karte beantragen. Diese Behörden stellen binnen acht Arbeitstagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags eine Ersatzkarte aus.
5. Unter den in Absatz 4 genannten Umständen darf der Fahrer seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, sofern er nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen.

Artikel 25

Gegenseitige Anerkennung und Umtausch von Fahrerkarten

1. Von den Mitgliedstaaten ausgestellte Fahrerkarten werden von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt.

2. Hat der Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Fahrerkarte seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er den Umtausch seiner Karte gegen eine gleichwertige Fahrerkarte beantragen. Es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaats zu prüfen, ob die vorgelegte Karte noch gültig ist.
3. Die Mitgliedstaaten, die einen Umtausch vornehmen, senden die einbehaltene Karte den Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und begründen ihr Vorgehen.
4. Wird eine Fahrerkarte von einem Mitgliedstaat ersetzt oder umgetauscht, so wird dieser Vorgang ebenso wie jeder weitere Ersatz oder Umtausch in dem betreffenden Mitgliedstaat erfasst.

Artikel 26

Elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten

1. Um sicherzustellen, dass der Antragsteller nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte ist, wie in Artikel 21 ausgeführt, führen die Mitgliedstaaten nationale elektronische Register, in denen sie folgende Informationen über Fahrerkarten – auch über die in Artikel 21 Absatz 3a genannten Fahrerkarten – mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer speichern:
 - Name und Vorname des Fahrers,
 - Geburtsdatum und, sofern verfügbar, Geburtsort des Fahrers,
 - gültige Führerscheinnummer und Ausstellungsland des Führerscheins (falls zutreffend),
 - Status der Fahrerkarte,
 - Nummer der Fahrerkarte.
2. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit die nationalen elektronischen Register vernetzt werden und unionsweit zugänglich sind, und verwenden dazu das Benachrichtigungssystem TACHOnet oder ein kompatibles System. Im Falle eines kompatiblen Systems muss der Austausch elektronischer Daten mit allen anderen Mitgliedstaaten über das Benachrichtigungssystem TACHOnet möglich sein.

3. Bei jeder Ausstellung, Ersetzung und erforderlichenfalls Erneuerung einer Fahrerkarte überprüfen die Mitgliedstaaten mittels des elektronischen Datenaustauschs, ob der Fahrer nicht bereits Inhaber einer anderen gültigen Fahrerkarte ist. Dabei dürfen nur die für die Zwecke dieser Überprüfung notwendigen Daten übertragen werden.
4. Kontrolleuren kann Zugang zu dem elektronischen Register gewährt werden, damit sie den Status der Fahrerkarte überprüfen können.
5. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen, die für die in Absatz 2 genannte Vernetzung notwendig sind, einschließlich des Datenaustauschformats, der technischen Verfahren für die elektronische Abfrage der nationalen elektronischen Register, der Zugangsverfahren und Sicherheitsvorkehrungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 40 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 27

[...]

KAPITEL VI

Benutzungsvorschriften

Artikel 28

Ordnungsgemäße Benutzung der Fahrtenschreiber

1. Das Verkehrsunternehmen und die Fahrer sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarte. Wird ein analoger Fahrtenschreiber verwendet, so sorgen das Verkehrsunternehmen und der Fahrer für das einwandfreie Funktionieren des Fahrtenschreibers und die ordnungsgemäße Benutzung des Schaublatts.
 - 1a. Der digitale Fahrtenschreiber darf nicht so eingestellt werden, dass er automatisch auf eine bestimmte Tätigkeitskategorie umschaltet, wenn der Fahrzeugmotor abgestellt oder die Zündung ausgeschaltet wird, es sei denn, der Fahrer kann die jeweilige Tätigkeitskategorie weiterhin manuell eingeben.
2. Es ist verboten, die auf dem Schaublatt aufgezeichneten, im Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder vom Fahrtenschreiber ausgedruckten Daten zu verfälschen, zu verschleiern, zu unterdrücken oder zu vernichten. Verboten ist ebenfalls jede Manipulation am Fahrtenschreiber, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Daten und/oder Ausdrücke verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden könnten. Im Fahrzeug darf keine Vorrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.
3. Fahrzeuge dürfen nur mit einem einzigen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, außer für die Zwecke der Praxiserprobungen gemäß Artikel 16.
4. Die Mitgliedstaaten verbieten die Herstellung, den Vertrieb, die Bewerbung und den Verkauf von Geräten, die dafür konstruiert oder bestimmt sind, Fahrtenschreiber zu manipulieren.

Artikel 29

Verantwortlichkeit des Unternehmens

1. Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des digitalen Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden; es führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten.

Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern von Fahrzeugen mit einem analogen Fahrtenschreiber eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei es dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Einsatzes und der Verpflichtung Rechnung trägt, beschädigte oder von einem befugten Kontrolleur eingezogene Schaublätter zu ersetzen. Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

Ist ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet, so sorgen das Verkehrsunternehmen und der Fahrer dafür, dass im Falle einer Kontrolle der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungsgemäß erfolgen kann.

2. Das Verkehrsunternehmen bewahrt die Schaublätter und – sofern Ausdrücke gemäß Artikel 31 erstellt wurden – die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang auf und händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aus. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Fahrern ferner auf Verlangen eine Kopie der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten sowie Ausdrücke davon aus. Die Schaublätter, die Ausdrücke und die heruntergeladenen Daten sind jedem befugten Kontrolleur auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.

3. Ein Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße gegen diese Verordnung, die von Fahrern des Unternehmens bzw. von den Fahrern begangen werden, die zu seiner Verfügung stehen. Die Mitgliedstaaten können diese Haftung jedoch von einem Verstoß des Unternehmens gegen Absatz 2a und Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung 561/2006 abhängig machen.

Artikel 30

Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern

1. Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.
2. Die Fahrer müssen die Schaublätter oder Fahrerkarten angemessen schützen und dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden.
3. Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume,
 - a) wenn das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen
 - b) wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.


Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.


4. Befindet sich an Bord eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Steckplatz im Fahrtenschreiber eingeschoben ist.


Befindet sich an Bord eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vor, dass die in relevanten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

5. Die Fahrer

- a) achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;
- b) betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:

i) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten;

ii) unter dem Zeichen : "andere Arbeiten"; das sind alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors;

iii) unter dem Zeichen : "Bereitschaftszeit" im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG;

iv) unter dem Zeichen : Pausen- oder Ruhezeiten.

¹¹ ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.

6. Jeder Fahrer trägt auf dem Schaublatt folgende Angaben ein:
- a) bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen;
 - b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort;
 - c) das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts;
 - d) den Stand des Kilometerzählers:
 - i) vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
 - ii) am Ende der letzten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
 - iii) im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags den Zählerstand des ersten Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen war, und den Zählerstand des nächsten Fahrzeugs,
 - e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.
7. Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet. Ein Mitgliedstaat kann jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in seinem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern der Mitgliedstaat diese der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hat.

Die Fahrer brauchen diese Angaben nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 4 automatisch aufzeichnet.

Artikel 31

Beschädigte Fahrerkarten oder Schaublätter

1. Wird ein Schaublatt, das Aufzeichnungen enthält, oder eine Fahrerkarte beschädigt, müssen die Fahrer das beschädigte Schaublatt oder die Fahrerkarte dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beifügen.
2. Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer
 - a) zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck
 - i) die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen;
 - ii) die in Artikel 30 Nummer 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiten eintragen;
 - b) am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten vermerken, in denen er seit dem Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, und auf diesem Dokument die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen.

Artikel 32

Vom Fahrer durchzuführende Aufzeichnungen

1. Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:
 - i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer an den vorherigen 28 Tagen verwendeten Schaublätter,
 - ii) die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und
 - iii) alle am laufenden Tag und den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.

2. Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:
 - i) seine Fahrerkarte,
 - ii) alle am laufenden Tag und den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind,
 - iii) die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Ziffer ii, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist.

3. Ein befugter Kontrolleur kann die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überprüfen, indem er die Schaublätter, die vom Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige, Ausdruck oder Herunterladen) oder anderenfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung wie etwa des Artikels 24 Absatz 2 und des Artikels 33 Absatz 2 dieser Verordnung belegt, analysiert.

Artikel 33

Verfahren bei einer Fehlfunktion des Gerätes

1. Bei Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Fahrtenschreibers muss das Verkehrsunternehmen die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchführen lassen.

Kann die Rückkehr zum Standort des Unternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Betriebsstörung oder der Feststellung der Fehlfunktion erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.

In den gemäß Artikel 37 getroffenen Maßnahmen ermächtigen die Mitgliedstaaten die zuständigen Behörden dazu, die Benutzung des Fahrzeugs zu untersagen, wenn eine Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht gemäß dem ersten und zweiten Unterabsatz behoben wird, sofern dies mit den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats im Einklang steht.

2. Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Fahrtenschreibers vermerkt der Fahrer die Angaben zu seiner Person (Name, Nummer seiner Fahrerkarte oder seines Führerscheins) zusammen mit seiner Unterschrift sowie die vom Fahrtenschreiber nicht mehr ordnungsgemäß aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die verschiedenen Zeiten
 - a) auf dem Schaublatt bzw. den Schaublättern oder
 - b) auf einem besonderen Blatt, das dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beigelegt wird.

KAPITEL VII

Durchsetzung und Sanktionen

Artikel 34

[...]

Artikel 34a
Kontrolleure

1. Um die Einhaltung dieser Verordnung wirksam zu überwachen, verfügen die ermächtigten Kontrolleure über ausreichende Ausrüstungen und angemessene gesetzliche Befugnisse, damit sie ihren Aufgaben gemäß dieser Verordnung nachkommen können. Zu dieser Ausrüstung gehören insbesondere:
 - a) Kontrollkarten, die den Zugang zu Daten ermöglichen, die auf dem Fahrtenschreiber und auf den Fahrtenschreiberkarten sowie optional auf der Werkstattkarte aufgezeichnet sind;
 - b) die Instrumente, die erforderlich sind, um Datendateien der Fahrzeugeinheit und der Fahrtenschreiberkarten herunterzuladen und um derartige Datendateien und vom digitalen Fahrtenschreiber ausgedruckte Daten zusammen mit Schaublättern oder Tabellen vom analogen Fahrtenschreiber analysieren zu können.

2. Wenn Kontrolleure bei einer Überprüfung genügend Hinweise feststellen, die einen begründeten Betrugsverdacht nahelegen, sind sie befugt, das Fahrzeug zu einer autorisierten Werkstatt zu schicken, die weitere Kontrollen vornimmt, um insbesondere zu überprüfen, dass
 - a) der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß funktioniert,
 - b) der Fahrtenschreiber die Daten korrekt aufzeichnet und speichert und die Kalibrierungsparameter korrekt sind.

3. Die Kontrolleure sind befugt, autorisierte Werkstätten aufzufordern, die in Absatz 2 genannte Kontrolle sowie spezielle Kontrollen vorzunehmen, die darauf ausgerichtet sind, das Vorhandensein von Manipulationsgeräten festzustellen. Werden Manipulationsgeräte festgestellt, so können der Fahrtenschreiber einschließlich des Gerätes selbst, die Fahrzeugeinheit oder ihre Bestandteile sowie die Fahrerkarte aus dem Fahrzeug entfernt und entsprechend den nationalen Verfahrensregeln für die Behandlung von Beweismaterial als Beweisstücke verwendet werden.

4. Die Kontrolleure machen gegebenenfalls von der Möglichkeit Gebrauch, während einer Kontrolle des Unternehmenssitzes Fahrtenschreiber und Fahrerkarten zu überprüfen, die sich vor Ort befinden.

Artikel 35

Aus- und Fortbildung der Kontrolleure

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Kontrolleure für die Analyse der aufgezeichneten Daten und die Überprüfung des Fahrtenschreibers ordnungsgemäß geschult sind, um eine effiziente und harmonisierte Kontrolle und Rechtsdurchsetzung zu erreichen.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission binnen 6 Monaten nach Beginn der Anwendung dieser Verordnung die für ihre Kontrolleure geltenden Aus- und Fortbildungsanforderungen mit.
3. Die Kommission beschließt Maßnahmen, in denen der Inhalt der Grundausbildung und Fortbildung der Kontrolleure einschließlich der Techniken für die gezielte Kontrolle und die Feststellung von Manipulationsgeräten und Betrug präzisiert wird. Diese Maßnahmen beinhalten Leitlinien zur Erleichterung der Durchführung der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 40 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- 3a. Die Mitgliedstaaten nehmen den von der Kommission präzisierten Inhalt in die Aus- und Fortbildung der Kontrolleure auf.

Artikel 36

Gegenseitige Amtshilfe

Die Mitgliedstaaten gewähren einander Beistand im Hinblick auf die Anwendung dieser Verordnung und die Überwachung der Anwendung.

Im Rahmen dieser Amtshilfe sind die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten insbesondere gehalten, sich einander regelmäßig alle verfügbaren Informationen über Verstöße gegen diese Verordnung in Bezug auf Einbaubetriebe und Werkstätten, Arten von Manipulationsverfahren und die wegen solcher Verstöße verhängten Strafen zu übermitteln.

Artikel 37

Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten erlassen in Einklang mit den nationalen Verfassungsbestimmungen Vorschriften über die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit diese Sanktionen angewandt werden. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und dürfen nicht diskriminierend sein; sie müssen ferner den in der Richtlinie 2006/22/EG festgelegten Kategorien von Verstößen entsprechen.
2. [...]
3. [...]
4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und die Vorschriften für Sanktionen bis zum [Tag der Anwendung dieser Verordnung] mit. Sie teilen der Kommission jede spätere Änderung dieser Maßnahmen mit.

Artikel 38

[...]

Artikel 39

[...]

KAPITEL VIII

Schlussbestimmungen

Artikel 40

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

Artikel 41

Fahrtenschreiberforum

1. Ein Fahrtenschreiberforum wird eingerichtet, um den Dialog über technische Angelegenheiten in Bezug auf Fahrtenschreiber zwischen Fachleuten aus den Mitgliedstaaten, Mitgliedern des Ausschusses nach Artikel 40 und Fachleuten aus den Drittländern zu fördern, die Fahrtenschreiber entsprechend dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) verwenden.

2. Die Mitgliedstaaten sollten die an dem Ausschuss nach Artikel 40 beteiligten Fachleute als Fachleute in das Fahrtenschreiberforum entsenden.
3. Das Fahrtenschreiberforum steht für die Beteiligung von Fachleuten interessierter AETR-Vertragsparteien, die nicht der EU angehören, offen.
4. Zum Fahrtenschreiberforum werden Akteure, Vertreter der Fahrzeughersteller, Fahrtenschreiberhersteller, Sozialpartner und der Europäische Datenschutzbeauftragte eingeladen.
5. Das Fahrtenschreiberforum gibt sich eine Geschäftsordnung.
6. Das Fahrtenschreiberforum tritt mindestens einmal jährlich zusammen.

Artikel 42

Mitteilung der innerstaatlichen Vorschriften

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen, und zwar spätestens 30 Tage nach ihrer Annahme und erstmals 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

Artikel 43

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird wie folgt geändert:

- Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, und die nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt.

- In Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben d, f und p wird die Entfernung "50 km" durch "100 km" ersetzt.

Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d zweiter Gedankenstrich wird gestrichen.

Artikel 44

Übergangsmaßnahmen

Sofern die Durchführungsrechtsakte, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, nicht rechtzeitig erlassen wurden, dass sie zum Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung angewendet werden können, gelten weiter vorübergehend die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einschließlich des Anhangs **IB** bis zum Zeitpunkt der Anwendung der Durchführungsrechtsakte, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird.

Artikel 45

Aufhebung

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird aufgehoben. Verweise auf die aufgehobene Verordnung gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 46

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Ihre Geltung beginnt vorbehaltlich der Übergangsmaßnahmen gemäß Artikel 44 zwei Jahre nach dem Inkrafttreten, mit Ausnahme der Bestimmungen der Artikel 19, 30 und 43, deren Geltung ein Jahr nach Inkrafttreten beginnt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.
Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

VORSCHRIFTEN ÜBER BAU, PRÜFUNG, EINBAU UND
NACHPRÜFUNG

I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Anhangs sind:

a) **Kontrollgeräte:**

Ein für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmtes Gerät zum vollautomatischen oder halb-automatischen Anzeigen und Aufzeichnen von Angaben über die Fahrt des Fahrzeugs sowie über bestimmte Arbeitszeiten der Fahrer.

b) **Schaublatt:**

Für die dauerhafte Aufzeichnung von Angaben geeignetes Blatt, das in das Kontrollgerät eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des Gerätes fortlaufend die Diagramme der zu registrierenden Angaben aufzeichnet.

c) **Konstante des Kontrollgerätes:**

Kenngroße, die den Wert des Eingangssignals angibt, der für das Anzeigen und Aufzeichnen einer zurückgelegten Wegstrecke von 1 km erforderlich ist; diese Konstante wird ausgedrückt in Umdrehungen je Kilometer ($k = \dots \text{ U/km}$) oder in Impulsen je Kilometer ($k = \dots \text{ Imp/km}$).

d) **Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs:**

Kenngroße, die den Zahlenwert des Ausgangssignals angibt, das am Anschlussstutzen für das Kontrollgerät am Kraftfahrzeug entsteht (in einigen Fällen Getriebestutzen und in anderen Fällen Radachse) bei einer unter den normalen Prüfbedingungen zurückgelegten Wegstrecke von einem Kilometer (vgl. Ziffer VI Nummer 4 dieses Anhangs). Die Wegdrehzahl wird in Umdrehungen je Kilometer ($w = \dots \text{ U/km}$) oder in Impulsen je Kilometer ($w = \dots \text{ Imp/km}$) ausgedrückt.

e) **Wirksamer Umfang der Fahrzeugräder:**

Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muss unter den normalen Prüfbedingungen erfolgen (vgl. Ziffer VI Nummer 4 dieses Anhangs) und wird in folgender Form ausgedrückt: 1 = ... mm.

II. ALLGEMEINE FUNKTIONSMERKMALE DES KONTROLLGERÄTS

Das Gerät muss folgende Angaben aufzeichnen:

1. die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke,
2. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs,
3. die Lenkzeit,
4. die sonstigen Arbeits- und die Bereitschaftszeiten,
5. die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten,
6. das Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses,
7. für elektronische Kontrollgeräte, welche Geräte sind, die durch elektrisch übertragene Signale des Geschwindigkeits- und Weggebers betrieben werden, jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes (ausgenommen die Beleuchtung), der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber.

Bei Fahrzeugen, zu deren Betrieb zwei Fahrer eingesetzt werden, muss das Kontrollgerät so beschaffen sein, dass die unter 3, 4 und 5 aufgeführten Zeitgruppen für diese Fahrer des Fahrpersonals gleichzeitig und unterscheidbar auf zwei verschiedenen Schaublättern aufgezeichnet werden können.

III. BAUARTMERKMALE DES KONTROLLGERÄTES

a) Allgemeines

1. Für das Kontrollgerät sind folgende Einrichtungen vorgeschrieben:

1.1 Anzeigeeinrichtungen:

- für die Wegstrecke (Kilometerzähler),
- für die Geschwindigkeit (Tachometer),
- für die Zeit (Uhr).

1.2 Schreibeinrichtungen:

- zur Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken,
- zur Aufzeichnung der jeweiligen Geschwindigkeit,
- eine oder mehrere Einrichtungen zur Aufzeichnung der Zeit nach Maßgabe der Ziffer III Buchstabe c) Nummer 4.

1.3 Eine Vorrichtung, durch die

- jedes Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses,
- für elektronische Kontrollgeräte gemäß Ziffer II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes, ausgenommen die Beleuchtung, spätestens beim Wiedereinschalten der Stromversorgung,
- für elektronische Kontrollgeräte gemäß Ziffer II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber

auf dem Schaublatt gesondert markieren

2. Etwa vorhandene Zusatzeinrichtungen des Gerätes dürfen weder die einwandfreie Arbeitsweise noch das Ablesen der vorgeschriebenen Einrichtungen beeinträchtigen.

Das Gerät muss mit diesen etwa vorhandenen Zusatzeinrichtungen zur Bauartgenehmigung vorgelegt werden.

3. *Werkstoffe*

- 3.1 Alle Bauteile des Kontrollgeräts müssen aus Werkstoffen von hinreichender Stabilität und mechanischer Festigkeit sowie genügender elektrischer und magnetischer Unveränderlichkeit bestehen.
- 3.2 Jede Änderung eines Teils des Gerätes oder der Art der zu seiner Herstellung verwendeten Werkstoffe bedürfen einer vorherigen Genehmigung der Behörde, die die Bauartgenehmigung für das Gerät erteilt hat.

4. *Messung der zurückgelegten Wegstrecke*

Die zurückgelegten Wegstrecken können gezählt und aufgezeichnet werden:

- beim Vorwärtsfahren oder beim Rückwärtsfahren oder
- nur beim Vorwärtsfahren.

Die etwaige Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken bei Rückwärtsfahren darf die Klarheit und Genauigkeit der übrigen Aufzeichnungen in keiner Weise beeinträchtigen.

5. *Messung der Geschwindigkeit*

- 5.1 Der Messbereich des Geschwindigkeitsmessgeräts wird in der Bauartgenehmigung festgelegt.
- 5.2 Eigenfrequenz und Dämpfung des Messwerks müssen so bemessen sein, dass die Anzeige und die Aufzeichnung der Geschwindigkeit im Messbereich Beschleunigungen bis zu 2 m/s^2 innerhalb der Fehlergrenzen folgen können.

6. *Messung der Zeit (Uhr)*

- 6.1 Die Stelleinrichtung der Uhr muss in einem das Schaublatt enthaltenden Gehäuse liegen, dessen Öffnung jeweils automatisch auf dem Schaublatt registriert wird.
- 6.2 Wird das Schaublatt vom Uhrwerk angetrieben, so muss die einwandfreie Laufzeit der Uhr nach vollständigem Aufziehen mindestens 10 v. H. über der maximalen Aufzeichnungsdauer des Schaublatts (der Schaublätter) liegen.

7. *Beleuchtung und Schutz*

- 7.1 Die Anzeigeeinrichtungen müssen mit einer nicht blendenden Beleuchtungseinrichtung versehen sein.
- 7.2 Unter normalen Betriebsbedingungen müssen alle Teile der Inneneinrichtung gegen Feuchtigkeit und Staub geschützt sein. Außerdem müssen sie durch plombierbare Gehäuse gegen Eingriffe geschützt sein.

b) Anzeigeeinrichtungen

1. *Wegstreckenzähler (Kilometerzähler)*

- 1.1 Der Wert der kleinsten Messeinheit des Wegstreckenzählers muss 0,1 km betragen. Die Ziffern, die jeweils 100 m darstellen, müssen deutlich von denen zu unterscheiden sein, die ganze Kilometer darstellen.
- 1.2 Die Ziffern des Wegstreckenzählers müssen gut lesbar sein und eine sichtbare Höhe von mindestens 4 mm haben.
- 1.3 Der Wegstreckenzähler muss mindestens 99 999,9 km anzeigen können.

2. *Geschwindigkeitsmessgerät (Tachometer)*

- 2.1 Innerhalb des Messbereichs muss die Geschwindigkeitsskala einheitlich in Abschnitte von 1, 2, 5 oder 10 km/h geteilt sein. Der Geschwindigkeitswert der Skala (Teilstrichabstand) darf 10 v. H. der Skalengeschwindigkeit nicht übersteigen.
- 2.2 Der außerhalb des Messbereichs liegende Anzeigebereich braucht nicht beziffert zu sein.
- 2.3 Der einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h entsprechende Teilstrichabstand darf nicht kleiner sein als 10 mm.
- 2.4 Auf einem Zeigermessgerät darf der Abstand zwischen Zeiger und Skala 3 mm nicht übersteigen.

3. *Zeitmessgerät (Uhr)*

Die Zeitanzeige muss auf dem Gerät von außen sichtbar sein und sich zuverlässig, leicht und unmissverständlich ablesen lassen.

c) Schreibeinrichtungen

1. *Allgemeines*

- 1.1 Jedes Gerät muss unabhängig von der Form des Schaublatts (Band oder Scheibe) eine Markierung besitzen, die ein richtiges Einlegen des Schaublatts ermöglicht, so dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der Zeitangabe der Uhr übereinstimmt.
- 1.2 Der Antrieb des Schaublatts muss so beschaffen sein, dass das Schaublatt spielfrei transportiert wird und jederzeit eingelegt und entnommen werden kann.
- 1.3 Bei Schaublättern in Scheibenform wird die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben. In diesem Fall muss der Vorschub des Schaublatts gleichförmig schleichend erfolgen und mindestens 7 mm in der Stunde, gemessen am inneren Kreisrand des Geschwindigkeits- und Schreibfelds, betragen.
Bei Bandschreibern muss der gradlinige Vorschub des Bandes mindestens 10 mm in der Stunde betragen, wenn die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben wird.
- 1.4 Die zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie das Öffnen des das Schaublatt (die Schaublätter) enthaltenden Gehäuses müssen vollautomatisch aufgezeichnet werden.

2. *Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke*

- 2.1 Zurückgelegte Wegstrecken von 1 km Länge müssen in der Aufzeichnung Strecken von mindestens 1 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.
- 2.2 Auch bei Geschwindigkeiten an der oberen Grenze des Messbereichs muss die Wegstreckenaufzeichnung noch einwandfrei ablesbar sein.

3. *Aufzeichnung der Geschwindigkeit*

3.1 Der Schreibstift für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muss unabhängig von der Form des Schaublatts grundsätzlich geradlinig und senkrecht zur Bewegungsrichtung des Schaublatts geführt sein.

Jedoch kann der Schreibstift kreisbogenförmig geführt sein, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Schreibspur muss senkrecht zum mittleren Kreisumfang (bei Schaublättern in Scheibenform) oder zu der Achse (bei Schaublättern in Bandform) des Geschwindigkeitsschreibfelds verlaufen;
- das Verhältnis des Krümmungsradius des Führungsbogens zur Breite des Geschwindigkeitsschreibfelds darf für alle Schaublattformen nicht kleiner als 2,4 : 1 sein;
- einzelne Striche der Zeitskala müssen das Schreibfeld in der der Führung des Schreibfelds entsprechenden bogenförmigen Führung durchziehen. Der Abstand zwischen den Strichen darf höchstens einer Stunde der Zeitskala entsprechen.

3.2 Einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h muss in der Aufzeichnung einer Strecke von mindestens 1,5 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.

4. *Aufzeichnung der Zeiten*

4.1 Kontrollgeräte müssen so gebaut sein, dass die Lenkzeit immer automatisch aufgezeichnet wird und die übrigen Zeitgruppen gemäß Artikel 30 Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der Verordnung durch die etwaige Betätigung einer Schaltvorrichtung unterscheidbar aufgezeichnet werden können.

4.2 Aus der Beschaffenheit der Schreibspuren, ihrer Anordnung und gegebenenfalls den in Artikel 30 der Verordnung vorgesehenen Zeichen muss einwandfrei erkennbar sein, um welche Zeitgruppe es sich handelt.

Die einzelnen Zeitgruppen werden auf dem Schaublatt durch unterschiedliche Breiten der Schreibspuren oder in jeder anderen Form dargestellt, die eine mindestens gleiche Ablesbarkeit und Auswertbarkeit des Schaublatts sicherstellt.

4.3 Bei Fahrzeugen, zu deren Betrieb ein aus mehreren Fahrern bestehendes Fahrpersonal eingesetzt wird, müssen die unter Nummer 4.1 genannten Aufzeichnungen auf getrennten, den einzelnen Fahrern zugeordneten Schaublättern erfolgen. In diesem Fall muss der Vorschub der einzelnen Schaublätter durch dieselbe Vorrichtung oder durch gleichgeschaltete Vorrichtungen erfolgen.

d) Verschlusseinrichtungen

1. Das Gehäuse, welches das Schaublatt (die Schaublätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muss mit einem Schloss versehen sein.
2. Jedes Öffnen des Gehäuses, welches das Schaublatt (die Schaublätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muss automatisch auf dem Schaublatt (den Schaublättern) registriert werden.

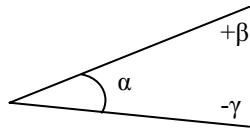
e) Bezeichnungen

1. Auf dem Skalenblatt des Gerätes müssen folgende Bezeichnungen angebracht sein:
 - in unmittelbarer Nähe der Anzeige des Wegstreckenzählers die Maßeinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit der Abkürzung "km",
 - in der Nähe der Geschwindigkeit die Abkürzung „km/h“,
 - der Messbereich des Geschwindigkeitsmessgeräts in der Form "Vmin ... km/h, Vmax ... km/h". Diese Bezeichnung kann fehlen, wenn sie auf dem Typenschild des Gerätes erscheint.

Diese Vorschriften gelten jedoch nicht für Kontrollgeräte, für die die Bauartgenehmigung vor dem 10. August 1970 erteilt wurde.

2. Das mit dem Gerät verbundene Typenschild muss folgende Angaben enthalten, die auf dem eingebauten Gerät leicht ablesbar sein müssen:
 - Name und Anschrift des Herstellers,
 - Fabriknummer und Baujahr,
 - Prüfzeichen des Gerätetyps,
 - die Gerätekonstante in der Form " $k = \dots \text{ U/km}$ " oder " $k = \dots \text{ Imp/km}$ ",
 - gegebenenfalls Geschwindigkeitsmessbereich in der unter Nummer 1 angegebenen Form,

- falls das Gerät so neigungsempfindlich ist, dass hierdurch die zulässigen Fehlergrenzen bei den Angaben des Gerätes überschritten werden: die zu lässige
Form



wobei α der von der waagerechten Stellung der (nach oben geneigten) Vorderseite des betreffenden Gerätes aus gemessene Winkel ist; β und γ sind die höchstzulässigen Neigungsaus- schläge nach oben und unten gegenüber dem Winkel „ α “.

f) **Zulässige Fehlergrenzen (Anzeige- und Schreibeinrichtungen)**

1. Prüfstandversuch vor dem Einbau

- a) zurückgelegte Wegstrecke:
 ± 1 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
- b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit ± 3 km/h;
- c) Zeit:
 ± 2 Minuten pro Tag, jedoch nicht mehr als 10 Minuten nach 7 Tagen, wenn die auf- ziehfreie Laufzeit der Uhr nicht weniger als 7 Tage beträgt.

2. Beim Einbau

- a) zurückgelegte Wegstrecke:
 ± 2 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
- b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit ± 4 km/h;
- c) Zeit:
 ± 2 Minuten pro Tag oder
 ± 10 Minuten nach 7 Tagen.

3. Im Betrieb
 - a) zurückgelegte Wegstrecke:
± 4 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
 - b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit ± 6 km/h;
 - c) Zeit:
± 2 Minuten pro Tag oder
± 10 Minuten nach 7 Tagen.
4. Die unter den Nummern 1, 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten für Temperaturen zwischen 0° und 40 °C; die Temperaturen werden unmittelbar am Gerät gemessen.
5. Die unter den Nummern 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten, wenn sie unter den unter Ziffer VI genannten Bedingungen ermittelt worden sind.

IV. SCHAUBLÄTTER

a) **Allgemeines**

1. Die Schaublätter müssen so beschaffen sein, dass sie das normale Funktionieren des Geräts nicht behindern und dass die Aufzeichnungen unverwischbar sowie einwandfrei abzulesen und auszuwerten sind.

Sie müssen ihre Abmessungen und ihre Aufzeichnungen bei normaler Feuchtigkeit und Temperatur behalten.

Die in Artikel 30 der Verordnung genannten Eintragungen müssen auf den Schaublättern vorgenommen werden können, ohne dass diese dabei beschädigt werden und die Lesbarkeit der Aufzeichnungen beeinträchtigt wird.

Die Schaublätter müssen bei sachgemäßer Lagerung mindestens ein Jahr lang gut lesbar sein.

2. Die Mindestdauer möglicher Aufzeichnungen auf den Schaublättern muss unabhängig von der Form der Schaublätter 24 Stunden betragen.

Sind mehrere Schaublätter miteinander verbunden, um die mögliche Dauer der ein-griffsfreien Aufzeichnungen zu verlängern, so müssen die Verbindungen der einzelnen Schaublätter so ausgeführt sein, dass die Aufzeichnungen an den Übergangsstellen von einem Schaublatt zum nächsten weder Unterbrechungen noch Überlappungen aufweisen.

b) **Schreibfelder und ihre Einteilung**

1. Die Schaublätter weisen die folgenden Schreibfelder auf:
 - ein Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung,
 - ein Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke,
 - ein Schreibfeld (oder Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Lenkzeit, der sonstigen Arbeits- und der Bereitschaftszeiten der Arbeitsunterbrechungen und der Ruhezeiten.
2. Das Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muss mindestens von 20 zu 20 km/h eingeteilt sein. Jeder Teilstrich muss mit der entsprechenden Geschwindigkeit beziffert sein. Die Abkürzung km/h muss mindestens an einer Stelle des Schreibfeldes erscheinen. Der letzte Teilstrich muss mit dem oberen Ende des Messbereichs übereinstimmen.
3. Das Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke muss so eingeteilt sein, dass die Anzahl der zurückgelegten Kilometer leicht ablesbar ist.
4. Das Schreibfeld (die Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Zeiten nach Nummer 1 muss (müssen) Hinweise enthalten, die eine eindeutige Unterscheidung der einzelnen Zeitgruppen ermöglichen.

c) **Angaben auf dem Schaublatt**

Jedes Schaublatt muss folgende Aufdrucke tragen:

- Name und Anschrift oder Firmenzeichen des Herstellers,
- Prüfzeichen des Schaublattmusters,
- Prüfzeichen des Gerätetyps (oder der Gerätetypen), für den (oder die) das Schaublatt zulässig ist,
- obere Grenze des Geschwindigkeitsmessbereichs in km/h.

Auf jedem Schaublatt muss außerdem mindestens eine Zeitskala aufgedruckt sein, die ein direktes Ablesen der Uhrzeit im Abstand von 15 Minuten sowie eine einfache Ermittlung der Abschnitte von 5 Minuten ermöglicht.

d) Freier Raum für handschriftliche Eintragungen

Auf dem Schaublatt muss Raum für mindestens folgende handschriftliche Eintragungen des Fahrers vorgesehen sein:

- Name und Vorname des Fahrers,
- Zeitpunkt sowie Ort des Beginns und des Endes der Benutzung des Schaublatts,
- amtliches (amtliche) Kennzeichen des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Fahrer während der Benutzung des Schaublatts zugewiesen ist (sind),
- Stand des Kilometerzählers des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Fahrer während der Benutzung des Schaublatts zugewiesen ist (sind),
- Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

V. EINBAU DES KONTROLLGERÄTS

1. Das Kontrollgerät muss so in das Kraftfahrzeug eingebaut werden, dass der Fahrer vom Fahrersitz aus Geschwindigkeitsmessgerät, Wegstreckenzähler und Uhr leicht ablesen kann und alle Bauteile einschließlich der Übertragungselemente gegen unbeabsichtigte Beschädigungen geschützt sind.
2. Die Konstante des Kontrollgeräts muss durch eine geeignete Justiereinrichtung an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angeglichen werden können.

Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschalteinrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Wegdrehzahl gebracht werden, für die die Angleichung des Gerätes an das Fahrzeug erfolgt ist.

3. Nach der Einbauprüfung beim Ersteinbau wird am Fahrzeug auf oder neben dem Kontrollgerät gut sichtbar ein Einbauschild angebracht. Nach jedem Eingriff eines zugelassenen Installateurs oder einer zugelassenen Werkstatt, der eine Änderung der Einstellung des eigentlichen Einbaus erfordert, ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.

Das Einbauschild muss mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:

- Name, Anschrift oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt,
- Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs in der Form "w = ... U/km" oder "w = ... Imp/km",
- wirksamer Reifenumfang in der Form "l = ... mm",
- Datum der Messung der Wegdrehzahl des Fahrzeugs und des wirksamen Reifenumfangs.

4. *Plombierung*

Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:

- a) das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt,
- b) die Enden der Verbindung zwischen dem eigentlichen Kontrollgerät und dem Fahrzeug,
- c) die eigentliche Justiereinrichtung und deren Anschluss an die übrigen Teile der Anlage,
- d) die Umschaltvorrichtung bei Kraftfahrzeugen mit mehreren Hinterachsuntersetzungen,
- e) die Verbindungen der Justiereinrichtung und der Umschaltvorrichtung mit den übrigen Teilen der Anlage,
- f) die unter Ziffer III Buchstabe a) Nummer 7.2 vorgesehenen Gehäuse,
- g) alle Abdeckungen der Vorrichtungen, mit denen die Konstante des Kontrollgerätes an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angepasst wird.

In Einzelfällen könne bei der Bauartgenehmigung des Geräts weitere Plombierungen vorgesehen werden; auf dem Bauartgenehmigungsbogen muss angegeben werden, wo diese Plomben angebracht sind.

Die unter den Buchstaben b, c und e genannten Plomben dürfen entfernt werden

- in Notfällen oder
- um einen Geschwindigkeitsbegrenzer oder ein anderes der Sicherheit im Straßenverkehr dienendes Gerät einzubauen, zu justieren oder zu reparieren, sofern das Kontrollgerät auch dann noch zuverlässig und ordnungsgemäß arbeitet und von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt unmittelbar nach dem Einbau des Geschwindigkeitsbegrenzers beziehungsweise eines anderen der Sicherheit im Straßenverkehr dienenden Gerätes oder andernfalls spätestens nach sieben Tagen wieder verplombt wird.

Jede Verletzung der Plomben muss Gegenstand einer schriftlichen Begründung sein, die der zuständigen Behörde zur Verfügung zu halten ist.

5. Die Verbindungskabel zwischen dem Kontrollgerät und dem Impulsgeber müssen durch einen durchgehenden Mantel aus rostgeschütztem Stahl mit Kunststoffüberzug und gebördelten Tüllen geschützt sein, sofern ein gleichwertiger Schutz gegen unerlaubte Eingriffe nicht auf andere Weise gewährleistet ist (beispielsweise durch elektronische Überwachung wie etwa Zeichengabeverschlüsselung), durch die das Vorhandensein von Einrichtungen innerhalb des Systems aufgespürt wird, die für das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts unnötig sind, und die den Zweck haben, den ordnungsgemäßen Betrieb des Kontrollgeräts durch Kurzschließen oder Unterbrechung oder durch Änderung der elektronischen Daten des Geschwindigkeits- und Weggebers zu verhindern. Als durchgehend im Sinne dieser Verordnung gilt auch eine Trennstelle mit plombierten Anschlüssen.

Die oben angeführte elektronische Überwachung kann durch eine andere elektronische Kontrolle ersetzt werden, die gewährleistet, dass das Kontrollgerät Bewegungen des Fahrzeugs unabhängig von den Signalen des Geschwindigkeits- und Weggebers aufzeichnen kann.

Als Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 im Sinne der Anwendung dieser Ziffer gelten alle, die der Definition im Anhang II A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (1) entsprechen.

Bei Fahrzeugen, die gemäß der Verordnung mit einem Tachographen ausgestattet und nicht für den Einbau eines Panzerkabels, das den Geschwindigkeits- und Weggeber mit dem Kontrollgerät verbindet, geeignet sind, muss ein Adapter möglichst dicht am Geschwindigkeits- und Weggeber angebracht werden.

Das Panzerkabel muss vom Adapter zum Kontrollgerät führen.

VI. EINBAUPRÜFUNGEN UND NACHPRÜFUNGEN

Die Mitgliedstaaten bezeichnen die Stellen, die die Einbauprüfungen und Nachprüfungen vornehmen.

1. Bescheinigung für neue oder reparierte Geräte

Für jedes neue oder reparierte Einzelgerät werden die ordnungsgemäße Arbeitsweise und die Genauigkeit der Angaben und Aufzeichnungen innerhalb der unter Ziffer III Buchstabe f) Nummer 1 festgelegten Grenzen durch die unter Ziffer V Nummer 4 Buchstabe f) vorgesehene Plombierung bescheinigt.

Die Mitgliedstaaten können zu diesem Zweck eine erste Prüfung vornehmen, die in der Nachprüfung und Bestätigung der Übereinstimmung eines neuen oder instandgesetzten Gerätes mit dem genehmigten Muster und/oder den Anforderungen der Verordnung einschließlich ihrer Anhänge besteht, oder die Bescheinigung den Herstellern oder deren Beauftragten übertragen.

2. Einbauprüfung

Bei dem Einbau in ein Kraftfahrzeug müssen die Geräte und die Gesamtanlage den Vorschriften über die unter Ziffer III Buchstabe f) Nummer 2 festgelegten zulässigen Fehlergrenzen entsprechen.

Die bei der Nachprüfung erforderlichen Prüfungen werden von dem zugelassenen Installateur oder der zugelassenen Werkstatt in eigener Verantwortung durchgeführt.

3. *Regelmäßige Nachprüfungen*

- a) Regelmäßige Nachprüfungen der in Kraftfahrzeugen eingebauten Geräte erfolgen mindestens alle zwei Jahre und können unter anderem im Rahmen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge durchgeführt werden.

Überprüft werden insbesondere:

- ordnungsgemäße Arbeitsweise des Gerätes,
 - Vorhandensein des Prüfzeichens auf den Geräten, - Vorhandensein des Einbauschildes,
 - Unversehrtheit der Plomben des Gerätes und der anderen Einbauteile,
 - wirksamer Umfang der Reifen.
- b) Die Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften der Ziffer III Buchstabe f) Nummer 3 über die zulässigen Fehlergrenzen während der Benutzung wird mindestens alle sechs Jahre einmal vorgenommen; die einzelnen Mitgliedstaaten können für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge auch eine kürzere Frist vorschreiben. Das Einbauschild muss bei jeder Nachprüfung erneuert werden.

4. *Messung der Anzeigefehler*

Die Messung der Anzeigefehler beim Einbau und während der Benutzung wird unter folgenden Bedingungen durchgeführt, die als normale Prüfbedingungen anzusehen sind:

- unbeladene Fahrzeug in fahrbereitem Zustand,
- Reifendruck gemäß den Angaben des Herstellers,
- Reifenabnutzung innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen,
- Bewegung des Fahrzeugs: das Fahrzeug muss sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von 50 ± 5 km/h fortbewegen; die Messung kann auch auf einem geeigneten Prüfstand durchgeführt werden, sofern sie eine vergleichbare Genauigkeit bietet.

ANHANG II

PRÜFZEICHEN UND BAUARTGENEHMIGUNGSBOGEN

PRÜFZEICHEN

1. Das Prüfzeichen besteht

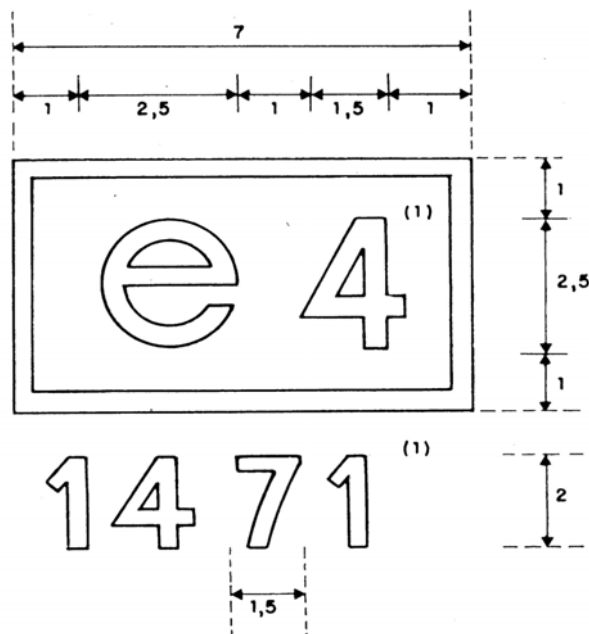
- aus einem Rechteck, in dem der Buchstabe "e", gefolgt von der Kennzahl oder dem Kennbuchstaben des Landes, das die Bauartgenehmigung erteilt hat, und zwar

Belgien	6,
Bulgarien	34,
Tschechische Republik	8,
Dänemark	18,
Deutschland	1,
Estland	29,
Griechenland	23,
Spanien	9,
Frankreich	2,
Irland	24,
Italien	3,
Zypern	CY,
Lettland	32,
Litauen	36,
Luxemburg	13,
Ungarn	7,
Malta	MT,
Niederlande	4,
Österreich	12,
Polen	20,
Portugal	21,
Rumänien	19,
Slowenien	26,
Slowakei	27,

Finnland	17,
Schweden	5,
Vereinigtes Königreich	11,

angebracht ist, und

- aus einer Bauartgenehmigungsnummer, die der Nummer des für das Muster des Kontrollgeräts oder des Schaublatts oder einer Fahrtenschreiberkarte ausgestellten Bauartgenehmigungsbogens entspricht und an einer beliebigen Stelle in der Nähe des Rechtecks anzubringen ist.
2. Das Prüfzeichen wird auf dem Typenschild eines jeden Gerätes, auf jedem Schaublatt und auf jeder Fahrtenschreiberkarte angebracht. Das Prüfzeichen muss unverwischbar und gut lesbar sein.
 3. Die nachstehend angegebenen Abmessungen des Prüfzeichens sind in Millimetern ausgedrückt und stellen die Mindestabmessungen dar. Die Relationen zwischen diesen Abmessungen müssen eingehalten werden.



II. BAUARTGENEHMIGUNGSBOGEN FÜR ANALOGE FAHRTENSCHREIBER

Der Mitgliedstaat, der eine Bauartgenehmigung erteilt hat, stellt dem Antragsteller einen Bauartgenehmigungsbogen nach folgendem Muster aus. Für die Unterrichtung der anderen Mitgliedstaaten über erteilte Bauartgenehmigungen bzw. deren etwaigen Entzug verwendet der jeweilige Mitgliedstaat Kopien dieses Dokuments.

BAUARTGENEHMIGUNGSBOGEN

Name der zuständigen Behörde

Mitteilung betreffend¹

- die Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgeräts
 - den Entzug der Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgeräts
 - die Genehmigung für ein Schaublatt
 - den Entzug der Genehmigung für ein Schaublatt
-

Nr. der Bauartgenehmigung

1. Fabrik- oder Handelsmarke
2. Bezeichnung des Musters
3. Name des Herstellers
4. Anschrift des Herstellers
5. Zur Bauartgenehmigung vorgelegt am
6. Prüfstelle
7. Datum und Nummer der Prüfung(en)
8. Datum der Bauartgenehmigung
9. Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung
10. Muster des Gerätes (oder der Geräte), für das (die) das Schaublatt zulässig ist
11. Ort
12. Datum
13. Anlagen (Beschreibungen usw.)

14. Bemerkungen (ggf. auch dazu, wo Plomben angebracht sind)

.....
(Unterschrift)

¹ Unzutreffendes streichen.

III. BAUARTGENEHMIGUNGSBOGEN FÜR DIGITALE FAHRTENSCHREIBER

Der Mitgliedstaat, der eine Bauartgenehmigung erteilt hat, stellt dem Antragsteller einen Bauartgenehmigungsbogen nach folgendem Muster aus. Für die Unterrichtung der anderen Mitgliedstaaten über erteilte Bauartgenehmigungen bzw. deren etwaigen Entzug verwendet der jeweilige Mitgliedstaat Kopien dieses Dokuments.

BAUARTGENEHMIGUNGSBOGEN FÜR PRODUKTE, DIE DIE ANFORDERUNGEN VON ANHANG I B ERFÜLLEN

Name der zuständigen Behörde

Mitteilung betreffend¹

- die Bauartgenehmigung für
- den Entzug der Bauartgenehmigung für
- das Muster eines Kontrollgeräts
- die Kontrollgerätkomponente²
- eine Fahrerkarte
- eine Werkstattkarte
- eine Unternehmenskarte
- eine Kontrollkarte

Nr. der Bauartgenehmigung

1. Hersteller- oder Handelsmarke
2. Modellbezeichnung
3. Name des Herstellers
4. Anschrift des Herstellers
5. Vorgelegt zur Bauartgenehmigung für
6. Prüfstelle(n)
7. Datum und Nummer des Prüfprotokolls
8. Datum der Bauartgenehmigung
9. Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung
10. Muster des Kontrollgeräts (oder der Kontrollgeräte), für das (die) die Komponente bestimmt ist
11. Ort
12. Datum
13. Anlagen (Beschreibungen usw.)

14. Bemerkungen

(Unterschrift)

¹ Zutreffendes ankreuzen.

² Komponente angeben, auf die sich die Mitteilung bezieht.