



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 24. September 2012 (02.10)  
(OR. en)**

**13725/12**

---

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

---

**TRANS 292  
CODEC 2124**

**VERMERK**

---

des Generalsekretariats  
für den AStV/Rat

---

Nr. Vordok.: 12870/12 TRANS 254 CODEC 1968

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

---

Betr.: *Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie)  
am 29. Oktober 2012*

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") (GA)

– Politische Einigung

---

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 Kommissionsmitteilung "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 dagegen 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 26. Juni 2011 eine allgemeine Ausrichtung zu diesem Dossier festgelegt. Die Gruppe "Landverkehr" hat die Ergebnisse der ersten Lesung des Europäischen Parlaments am 13. Juli 2012 geprüft. Im Hinblick auf eine politische Einigung wurde der Text der allgemeinen Ausrichtung geringfügig geändert, um einige bedeutsame Abänderungen des Europäischen Parlaments einzubeziehen.
5. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter könnte daher den Rat ersuchen, eine politische Einigung zu diesem Dossier zu erzielen und hierzu den in der Anlage wiedergegebenen Text zu billigen.

---

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 Euro-  
päischen 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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

<sup>1</sup> ABL C [...], [...], S. [...].

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

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr<sup>3</sup> 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 Rates<sup>4</sup>. Zur Wahrung der Kohärenz sollte es möglich sein, solche Kraftfahrzeuge auch vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung auszunehmen.
4. 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.
- 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.

---

<sup>3</sup> ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

<sup>4</sup> ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

5. Die Verwendung von Fahrtenschreibern, die an ein globales Satellitennavigationssystem angebunden sind, ist ein geeignetes und kostengünstiges Mittel für die automatische Aufzeichnung des Standorts zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitszeit zwecks Unterstützung der Kontrolleure bei ihren Kontrollen und sollte daher eingeführt werden.
  - 5.a Der Europäische Gerichtshof hat in der Rechtssache C-394/92 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 Rates<sup>5</sup> 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.
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.

---

<sup>5</sup> ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

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 Typgenehmigung 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 vorzusehen, dass die Zulassung, die Kontrolle und die Zertifizierung gemäß der vorliegenden Verordnung nach den Verfahren der Verordnung 765/2008 erfolgt.

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.
  - 11.a 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.
  - 11.b 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.
  - 11.c 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 Datenverkehr<sup>6</sup> 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 Kommunikation<sup>7</sup>.
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.
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 zu beteiligen. Folglich sollte ein Fahrtenschreiberforum eingerichtet werden.
18. [...]

---

<sup>6</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31-50.

<sup>7</sup> ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37-47.



19. Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. 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 kontrollieren<sup>8</sup>, ausgeübt werden.
- 19.a Die Kommission sollte die Durchführungsrechtsakte für die Zwecke der vorliegenden Verordnung, die den Vorschriften in den Anhängen I, IB und II der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entsprechen, erlassen, damit sie ab dem 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.
- 19.b Im Rahmen der Anwendung des AETR-Übereinkommens gelten Verweise auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 als Verweise auf die vorliegende Verordnung. Im Rahmen der Anwendung des Artikels 22a des AETR-Übereinkommens gelten Verweise auf Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 als Verweise auf die Durchführungsrechtsakte nach Artikel 3a. 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.
20. [...]
21. Die Festlegung der Verfahren für die Durchführung von Praxiserprobungen, der Formulare für deren Überwachung, der Methodik für die Grundausbildung und Fortbildung der Kontrolleure sowie der Spezifikationen für den elektronischen Austausch von Informationen über Fahrerkarten zwischen den Mitgliedstaaten sollten nach dem Prüfverfahren erfolgen –
22. [...]

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>8</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13–18.

## KAPITEL I

### Grundsätze, Anwendungsbereich und Anforderungen

#### *Artikel 1*

##### *Gegenstand und Grundsatz*

Diese Verordnung enthält die Vorschriften für die Bauart, den Einbau, die Benutzung und die Prüfung von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr zur Überwachung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG<sup>9</sup> und der Richtlinie 92/6/EWG<sup>10</sup>.

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

#### *Artikel 2*

##### *Begriffsbestimmungen*

1. Für diese Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

---

<sup>9</sup> ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35-39.

<sup>10</sup> ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27.

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 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;
  - 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 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 oder auf Fahrerkarten gespeicherten Daten ermöglicht;
- h) "Unternehmenskarte" ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einem Straßenverkehrsunternehmen ausstellen, das mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstete Fahrzeuge betreiben muss, und die das Straßenverkehrsunternehmen ausweist und das Anzeigen, Herunterladen und Ausdrucken der Daten ermöglicht, die in dem von diesem Straßenverkehrsunternehmen 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 und/oder das Herunterladen der Daten von Fahrtenschreibern ermöglicht.

## *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.

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*

1. Kontrollgeräte, Fahrtenschreiberkarten und Schaublätter müssen strenge technische und andere Anforderungen erfüllen, so dass die Bestimmungen dieser Verordnung ordnungsgemäß angewendet werden können.
2. Der Fahrtenschreiber muss die folgenden grundlegenden Anforderungen erfüllen:
  - Aufzeichnung von Daten über den Fahrer und das Fahrzeug;
  - Sicherheit;
  - Interoperabilität;
  - 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) Standort zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitszeit des Fahrers;
  - d) Identität des Fahrers;
  - e) Tätigkeit des Fahrers;
  - f) Kalibrierungsdaten, 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. Detailliertere Anforderungen, die für die einheitliche Anwendung dieses Artikels erforderlich sind, werden von der Kommission festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 3 erlassen.

## KAPITEL II

### Intelligenter Fahrtenschreiber

#### *Artikel 4*

##### *Aufzeichnung des Standorts zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitszeit*

1. Soweit möglich, muss der Standort zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitszeit aufgezeichnet werden. Dazu müssen Fahrzeuge, die 40 Monate nach Inkrafttreten der technischen Spezifikationen gemäß Artikel 6a erstmals zugelassen werden, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, der an einen satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst angebunden ist.
2. Was die Anbindung des Fahrtenschreibers an einen satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst 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 des Standorts zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitszeit gemäß Absatz 1 dürfen im Kontrollgerät nicht aufgezeichnet 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 40 Monate nach Inkrafttreten der technischen Spezifikationen gemäß Artikel 6a erstmals zugelassen worden sind, fähig sein, mit diesen Behörden zu kommunizieren, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet. Diese Kommunikation muss einschlägigen internationalen Normen entsprechen wie dem Normenpaket für die dedizierte Nahbereichskommunikation (Dedicated Short Range Communication – DSRC) des Europäischen Komitees für Normung.
  - 1a. Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass ihre Kontrollbehörden nicht mit den für die in diesem Artikel beschriebene Datenkommunikation erforderlichen Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation ausgerüstet werden, da diese Geräte nicht Teil der Standardkontrollausrüstung gemäß der Richtlinie 2006/22/EG sind.
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.

## *Artikel 6*

### *Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen*

Fahrtenschreiber von Fahrzeugen, die 40 Monate nach Inkrafttreten der technischen Spezifikationen gemäß Artikel 6a erstmals zugelassen werden, können mit 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 erfüllt die Spezifikationen 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*

### *Spezifikationen für intelligente Fahrtenschreiber*

Um die einheitliche Anwendung der Bestimmungen dieses Kapitels sicherzustellen, legt die Kommission die erforderlichen Spezifikationen fest, wobei Spezifikationen ausgeschlossen sind, die Bestimmungen über die Aufzeichnung weiterer Daten durch den Fahrtenschreiber beinhalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 3 erlassen.

## 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 die Namen und Kontaktangaben der gemäß Absatz 1 benannten Behörden mit. Die Kommission veröffentlicht die Liste der benannten Typgenehmigungsbehörden auf ihrer Website.
3. Einem Typgenehmigungsantrag müssen die entsprechenden Spezifikationen, einschließlich der erforderlichen Informationen über die Plombierung, und die Sicherheits-, Funktions- und Interoperabilitätszertifikate beigefügt sein. Das Sicherheitszertifikat muss von einer anerkannten Zertifizierungsstelle ausgestellt sein, die von der Kommission benannt ist.
4. Der Typgenehmigungsantrag für ein und dieselbe Bauart von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Fahrtenschreiberkarte darf nicht bei mehreren Mitgliedstaaten gestellt werden.

5. Um die einheitliche Anwendung dieses Artikels sicherzustellen, legt die Kommission Spezifikationen für die in Absatz 3 genannten Zertifikate fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 3 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 des Artikels 3a 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 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 und 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, Schaublätter 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 Schaublatt 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, Schaublätter 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, Schaublätter 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 Schaublätter*

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

## *Artikel 13*

### *Begründung der Ablehnung*

Jede Verfügung aufgrund dieser Verordnung, durch die eine Typgenehmigung für eine Bauart von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schaublatt-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 den Absätzen 1 und 3 genannten Prüfungen Sicherheitsschwachstellen in Systemkomponenten (Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren und Fahrtenschreiberkarten) festgestellt, so werden diese Komponenten nicht in Verkehr gebracht. Der Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, zieht diese dann gemäß Artikel 11 Absatz 2 zurück. Im Falle sehr schwerwiegender, vom Hersteller oder von der Zertifizierungsstelle bestätigter Sicherheitsschwachstellen in Systemkomponenten (Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren und Fahrtenschreiberkarten), die bereits in Verkehr gebracht wurden, unterrichtet der Hersteller oder die Zertifizierungsstelle die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats, die wiederum alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, 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.

## *Artikel 16*

### *Praxiserprobungen*

1. Die Mitgliedstaaten können Praxiserprobungen mit Fahrtenschreibern, für die noch keine Typgenehmigung 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 Prüfverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 3 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 Typgenehmigungsbogen 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 gemäß den Anforderungen nach Artikel 3a und die erforderlichen Informationen über die verwendeten elektronischen Sicherheitsdaten. Die Kommission macht den Mitgliedstaaten diese Informationen auf Anfrage zugänglich.
4. Durch die Anbringung einer Einbauplakette gemäß den Anforderungen nach Artikel 3a wird bescheinigt, dass der Einbau des Fahrtenschreibers den Vorschriften dieser Verordnung entsprechend erfolgt ist.

5. Eine Plombierung darf nur von Einbaubetrieben, Werkstätten oder Fahrzeugherstellern, die gemäß Absatz 1 von den zuständigen Behörden zugelassen worden sind, oder von ordnungsgemäß geschulten Kontrolleuren oder unter anderen vergleichbaren Umständen gemäß den Anforderungen nach Artikel 3a entfernt werden.

## *Artikel 18*

### *Inspektion der Fahrtenschreiber*

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

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.

Die Werkstätten bewahren die Inspektionsberichte ab der Erstellung mindestens zwei Jahre lang auf oder übermitteln sie der zuständigen Behörde. 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 Fahrtenschreibern 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 des Antrags auf Erneuerung. 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 Fällen 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.
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 gemäß den Anforderungen nach Artikel 3a 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 Fahrer-  
karten zu verhindern.
- 7.a Dieser Artikel hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, eine Fahrerkarte einem Fahrer auszu-  
stellen, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem Teil des Hoheitsgebiets dieses Mitglied-  
staats hat, für den der EUV und der AEUV nicht gelten.

## *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 per-  
sönliche 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 Behör-  
den 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 Ausstellungs-  
behörden 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 Absatz 4 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 Kommission und die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit die nationalen elektronischen Register vernetzt werden und unionsweit zugänglich sind; sie verwenden das Benachrichtigungssystem TACHOnet oder ein kompatibles System, solange der Austausch elektronischer Daten über das Benachrichtigungssystem TACHOnet mit allen anderen Mitgliedstaaten möglich ist.
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 Prüfverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 3 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.
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 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 Fall einer Kontrolle der Ausdruck gemäß den Anforderungen nach Artikel 3a unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen 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.
- 2a. Das Verkehrsunternehmen erteilt seinen Fahrern die erforderlichen Anweisungen zum ordnungsgemäßen Funktionieren des Kontrollgeräts, führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer das Kontrollgerät ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Kontrollgeräts anregen könnten.

3. Ein Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße gegen diese Verordnung, die von Fahrern des Unternehmens begangen werden. 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, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume,
  - a) wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgerüstet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen oder,
  - b) wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgeräts 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 Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Steckplatz im Kontrollgerät eingeschoben ist.


Befindet sich an Bord eines mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vor, dass die in Anhang I Abschnitt II Buchstaben a, b und c genannten 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 Rates<sup>11</sup> 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.

---

<sup>11</sup> 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 Geräts*

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.

Die Mitgliedstaaten können im Rahmen des Artikels 37 vorsehen, dass die zuständigen Behörden die Benutzung des Fahrzeugs verbieten können, wenn eine Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht gemäß dem ersten und zweiten Unterabsatz behoben wird.

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

### Datenschutz, Durchsetzung und Sanktionen

#### *Artikel 34*

##### *Schutz personenbezogener Daten*

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 für den Schutz personenbezogener Daten in Bezug auf
  - die Nutzung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für die Aufzeichnung von Standortdaten gemäß Artikel 4,
  - die Nutzung der Fernkommunikation zu Kontrollzwecken gemäß Artikel 5,
  - die Nutzung eines Fahrtenschreibers mit einer harmonisierten Schnittstelle gemäß Artikel 6,
  - den elektronischen Austausch von Informationen über Fahrerkarten gemäß Artikel 26,
  - die 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.

## *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 Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 3 erlassen.

## *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 und Sozialpartner 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:

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

## *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 3821/85 einschließlich der Anhänge 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. Auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erlassene Maßnahmen gelten weiterhin.

*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*      *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*                                      *Der Präsident*