

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

**zu dem 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 KOM(2011) 451 endg.; Ratsdok. 13195/11*
– Drucksache 17/6985 Nr. A.58 –**

hier: Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes

A. Problem

Nach den europäischen Vorschriften müssen Fahrer von Fahrzeugen zum Gütertransport von über 3,5 Tonnen (t) zulässiger Gesamtmasse Lenk- und Ruhezeiten einhalten, die durch einen obligatorischen Fahrtenschreiber nachgewiesen werden müssen. Die Mitgliedstaaten können von diesen Vorschriften in bestimmtem Umfang Ausnahmen zulassen, zum Beispiel in Form der „Handwerkerregelung“ im Umkreis von 50 Kilometern (km). Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Verordnungsvorschlag sieht insbesondere für das Handwerksgewerbe nationale Ausnahmemöglichkeiten nur bis zu einem Umkreis von 100 km vor. Das Europäische Parlament hat in erster Lesung im Juli 2012 Änderungen zum Verordnungsvorschlag beschlossen. Danach soll die Tachographenpflicht zukünftig bereits ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t gelten und die Nahzone für Fahrzeuge des Handwerksgewerbes auf nur 100 km vom Standort des Unternehmens ausgedehnt werden.

Die Erweiterung des Ausnahmeradius auf 100 km ist unzureichend, weil die Fahrten zu Baustellen und Kunden nicht selten 100 km übersteigen. Die Absenkung der Gewichtsgrenze für die Tachographenpflicht auf künftig 2,8 t für alle Fahrzeuge würde bedeuten, dass nahezu alle im Handwerksgewerbe eingesetzten Fahrzeuge grundsätzlich von der Tachographenpflicht erfasst würden. Dies würde nicht nur einen enormen bürokratischen Zusatzaufwand und erhebliche Mehrkosten für die Betriebe nach sich ziehen, sondern auch dazu führen, dass der Großteil aller Pkw mit Anhänger unter die Tachographenpflicht fiel. Die Kontrollgeräte sind für schwere Nutzfahrzeuge und Busse spezifiziert und entwickelt worden und in der heutigen Form für den gesetzeskonformen Einbau in Pkw nicht geeignet.

* Von einer Drucklegung der Anlagen des Ratsdokuments wird abgesehen, diese sind in EuDoX unter Ratsdok. 13195/11 abrufbar.

B. Lösung

Aufforderung an die Bundesregierung, sich bei den Verhandlungen auf europäischer Ebene weiterhin dafür einzusetzen, dass die Fahrtenschreiberpflicht erst ab 3,5 t verpflichtend wird und der Entfernungsradius im Rahmen der Handwerkerregelung für Fahrzeuge ab 3,5 t auf mindestens 150 km vom Standort des Unternehmens festgelegt wird.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 17/6985 Nr. A.58 folgende Entschließung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach den europäischen Vorschriften müssen Fahrer von Fahrzeugen zum Gütertransport von über 3,5 t zulässiger Gesamtmasse Lenk- und Ruhezeiten einhalten, die durch einen obligatorischen Fahrtenschreiber nachgewiesen werden müssen (Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Die Mitgliedstaaten können von diesen Vorschriften in bestimmtem Umfang Ausnahmen zulassen, zum Beispiel in Form der „Handwerkerregelung“ im Umkreis von 50 km. Danach können Fahrzeuge ausgenommen werden, die zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, verwendet werden. Dabei darf das Führen des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen. Deutschland hat von dieser Ausnahmeregelung durch die Fahrpersonalverordnung Gebrauch gemacht.

Diese Umkreisbegrenzung ist nicht ausreichend. Die Bundesregierung hatte sich daher in der Vergangenheit bereits für eine Umkreisbegrenzung von 150 km eingesetzt.

Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Verordnungsvorschlag sieht insbesondere für das Handwerksgewerbe nationale Ausnahmemöglichkeiten nur bis zu einem Umkreis von 100 km vor.

Das Europäische Parlament hat in erster Lesung im Juli 2012 Änderungen zum Verordnungsvorschlag beschlossen. Danach soll

- die Tachographenpflicht zukünftig bereits ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 Tonnen gelten;
- die Nahzone für Fahrzeuge des Handwerksgewerbes auf nur 100 Kilometer vom Standort des Unternehmens ausgedehnt werden.

Gegenüber der oben dargestellten Rechtslage, wie sie heute in Deutschland gilt, bedeuten diese Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments eine teilweise Verschlechterung und teilweise nur unzureichende Verbesserungen für das Handwerksgewerbe. Die Erweiterung des Ausnahmeradius auf 100 Kilometer ist unzureichend, weil die Fahrten zu Baustellen und Kunden nicht selten 100 Kilometer übersteigen. Die Absenkung der Gewichtsgrenze für die Tachographenpflicht auf künftig 2,8 Tonnen für alle Fahrzeuge würde bedeuten, dass nahezu alle im Handwerksgewerbe eingesetzten Fahrzeuge grundsätzlich von der Tachographenpflicht erfasst würden. Dies würde nicht nur einen enormen bürokratischen Zusatzaufwand und erhebliche Mehrkosten für die Betriebe nach sich ziehen, sondern auch dazu führen, dass der Großteil aller Pkw mit Anhänger unter die Tachographenpflicht fielen. Die Kontrollgeräte sind für schwere Nutzfahrzeuge und Busse spezifiziert und entwickelt worden und in der heutigen Form für den gesetzeskonformen Einbau in Pkw nicht geeignet.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, sich bei den Verhandlungen auf europäischer Ebene weiterhin dafür einzusetzen, dass

1. die Fahrtenschreiberpflicht erst ab 3,5 Tonnen verpflichtend wird;

2. der Entfernungsradius im Rahmen der „Handwerkerregelung“ für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auf mindestens 150 Kilometer vom Standort des Unternehmens festgelegt wird.“

Berlin, den 10. Dezember 2012

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Kirsten Lühmann
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Kirsten Lühmann

I. Überweisung

Die Unterrichtung auf **Drucksache 17/6985 Nr. A.58** wurde am 13. September 2011 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Arbeit und Soziales und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Die vorgeschlagene Verordnung umfasst im Wesentlichen Maßnahmen zur Verbesserung der technischen Merkmale des digitalen Fahrtenschreibers. Dazu kommen nichttechnische Maßnahmen wie etwa die Erhöhung der Vertrauenswürdigkeit von Werkstätten, eine Mindestharmonisierung bei Sanktionen und bei der Ausbildung von Kontrolleuren sowie eine Ausweitung einzelner, bereits bestehender Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Nutzungspflicht des Fahrtenschreibers.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales hat die Unterrichtung auf Drucksache 17/6985 Nr. A.58 (Ratsdok. 13195/11) in seiner 74. Sitzung am 21. September 2011 Kenntnis genommen.

Der Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union hat die Unterrichtung in seiner 49. Sitzung am 26. Oktober 2012 zur Kenntnis genommen.

Die mitberatenden Ausschüssen wurden mit Schreiben vom 22. Oktober 2012 über die Absicht des federführenden Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterrichtet, die Unterrichtung auf Drucksache 17/6985 Nr. A.58 (Ratsdok. 13195/11) erneut aufzugreifen. Sie erhielten Gelegenheit, bereits abgegebene Stellungnahmen zu ergänzen oder erneut eine Stellungnahme abzugeben.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat die Unterrichtung erneut in seiner 114. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Zudem empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(11)988.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Unterrichtung erneut in seiner 74. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt einstimmig, die Unterrichtung sowie das Folgedokument Ratsdok. 11433/12 zur Kenntnis zu nehmen. Zudem empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(21)294.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Unterrichtung auf Drucksache 17/6985 Nr. A.58 (Ratsdok. 13195/11) in seiner 50. Sitzung am 28. September 2011 beraten und zur Kenntnisnahme genommen.

In seiner 81. Sitzung am 24. Oktober 2012 hat er die Unterrichtung gemäß § 93a Absatz 2 der Geschäftsordnung erneut aufgegriffen und sie unter Einbeziehung des Folgedokuments „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) – Allgemeine Ausrichtung“ (Ratsdok. 11433/12, EU-Folgedokument zu Ratsdok. 13195/11) beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben dazu einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)452) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** forderte, die sogenannte Handwerkerregelung solle im Sinne der Handwerker gestaltet werden. Ein Entfernungsradius von 100 km sei zu wenig, denn das Handwerk habe gerade im ländlichen Raum häufig weitere Strecken zurückzulegen. Eine Absenkung des maßgeblichen Gesamtgewichts von 3,5 t auf 2,8 t für die EU-rechtliche Fahrtenschreiberpflicht lehne sie ab. Sie fordere stattdessen einen Entfernungsradius von 150 km und eine Beibehaltung des zulässigen Gesamtgewichts von 3,5 t für die Fahrtenschreiberpflicht.

Die **Fraktion der SPD** bekundete, sie finde sowohl den Vorschlag der Kommission als auch den Antrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP sinnvoll. Jedoch könne sie die ablehnende Haltung der Koalitionsfraktionen bezüglich der Herabsetzung des zulässigen Gesamtgewichts für die Fahrtenschreiberpflicht nicht vollständig unterstützen. In Deutschland müssten ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten eingehalten werden. Allerdings bestehe keine Pflicht, ein EU-rechtliches Kontrollgerät einzubauen, es reiche die handschriftliche Aufzeichnung aus. Um Missbrauch vorzubeugen, sei es konsequent, eine Pflicht auch mit einer Kontrollmöglichkeit zu versehen. Auch aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Marktes sei es sinnvoll, eine EU-weit einheitliche Regelung zu haben. Allerdings sei dafür noch nicht der richtige Zeitpunkt gekommen; ein geordnetes Verfahren sei erforderlich. Darum werde sie dem Entschließungsantrag zustimmen.

Die **Fraktion der FDP** betonte, sie wolle die Position des Handwerks stärken. Darum spreche sie sich gegen eine Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Fahrtenschreiberpflicht von 3,5 t auf 2,8 t aus. Daneben befürworte sie es, den Entfernungsradius im Rahmen der sogenannten Handwerkerregelung auf 150 km heraufzusetzen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kündigte an, dass sie dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

zustimmen werde. Sie vertrat die Auffassung, die vorgesehenen Regelungen müssten in einigen Punkten noch einmal überdacht werden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** äußerte, wenn der Entfernungsradius im Rahmen der sog. Handwerkerregelung auf 150 km erweitert würde, sei dies ein so weiter Radius, dass die Regelung einer Privilegierung von Transportunternehmen nahekomme. Diese sollten jedoch durch die EU-Regeln gerade besser kontrolliert werden können. Sie spreche sich daher für einen Entfernungsradius von 100 oder 50 km aus.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)452 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Berlin, den 10. Dezember 2012

Kirsten Lühmann
Berichterstatteerin



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 25. Juli 2011 (26.07)
(OR. en)**

13195/11

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

**TRANS 222
CODEC 1274**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 19. Juli 2011

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: KOM(2011) 451 endgültig

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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument KOM(2011) 451 endgültig.

Anl.: KOM(2011) 451 endgültig



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 19.7.2011
KOM(2011) 451 endgültig

2011/0196 (COD)

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEK(2011) 947 endgültig}

{SEK(2011) 948 endgültig}

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

1.1 Gründe und Zielsetzung

Fahrtenschreiber spielen eine entscheidende Rolle bei der Kontrolle, dass Berufskraftfahrer die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten einhalten. Sie tragen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und zu einem lauterem Wettbewerb zwischen Straßenverkehrsunternehmen bei. Kostengünstigere Fahrtenschreiber sind eines der Schlüsselemente der im Verkehrsweißbuch vom 28. März 2011¹ dargelegten Strategie der Kommission für die weitere Integration des Straßengüterverkehrsmarkts und für einen sichereren, effizienteren und wettbewerbsfähigeren Güterkraftverkehr.

Die EU regelt den Einbau und die Benutzung von Fahrtenschreibern seit 1970. Die derzeit für solches Kontrollgerät geltende Rechtsvorschrift ist die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr². Sie enthält die technischen Normen und legt die Regeln für die Benutzung, Bauartgenehmigung, Einbau und Nachprüfung von Fahrtenschreibern fest. Sie begründet eine Reihe von Rechtspflichten für die Hersteller und Behörden, aber auch für Verkehrsunternehmen und Fahrer. Diese Verordnung wurde bereits zehnmal im Ausschussverfahren an den technischen Fortschritt angepasst.

Gegenwärtig werden von den etwa 900 000 Verkehrsunternehmen und 6 Mio. Fahrern zwei Arten von Fahrtenschreibern verwendet. Neben dem digitalen Fahrtenschreiber, der seit dem 1. Mai 2006 in allen neu zugelassenen Fahrzeugen eingeführt wurde, wird seit 1985 der analoge Fahrtenschreiber verwendet und ist in älteren Kraftfahrzeugen noch immer im Einsatz.

Der beigefügte Vorschlag dient der Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, um das Fahrtenschreibersystem zu verbessern. Diesem Vorschlag liegt eine Mitteilung bei, die dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig übermittelt wird. Darin werden die anderen Maßnahmen dargelegt, die notwendig sind, damit die Maßnahmen des beigefügten Vorschlags ihre volle Wirkung entfalten können, oder diese ergänzen.

1.2 Behandeltes Problem

Bei einem erheblichen Teil der von nationalen Polizei- oder Vollzugsbeamten kontrollierten Fahrzeuge werden Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt. Bei rund einem Viertel von ihnen wird gegen die Fahrtenschreibervorschriften verstoßen. Zu jedem Zeitpunkt fahren auf den Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes mehrere Tausend Lastkraftwagen mit einem manipulierten Fahrtenschreiber oder einer ungültigen Kontrollgerätkarte. Die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Mindestruhezeiten und die daraus resultierende Ermüdung der Fahrer führen zu gesamtgesellschaftlichen Unfallkosten von schätzungsweise 2,8 Milliarden EUR pro Jahr. Darüber hinaus erlangen Unternehmen, die solche Rechtsverstöße begehen, ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile, was sich nachteilig auf das

¹ KOM(2011) 144 endgültig.

² ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

Funktionieren des Binnenmarkts auswirkt und ernste gesundheitliche Folgen für die Fahrer nach sich zieht.

Außerdem bestehen weitere Möglichkeiten, durch den Einsatz des (digitalen) Fahrtenschreibers die Arbeit der Fahrer zu unterstützen und die Verkehrseffizienz zu verbessern. Obwohl durch die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers die Verwaltungslasten der verschiedenen Beteiligten bereits erheblich verringert wurden, sind die mit der Einhaltung der Vorschriften verbundenen jährlichen Kosten von schätzungsweise 2,7 Milliarden EUR noch immer zu hoch.

Der Vorschlag dient daher der besseren Durchsetzung der Sozialvorschriften und der Verringerung unnötiger Verwaltungslasten durch Weiterentwicklung der technischen Aspekte des Fahrtenschreibers und durch Effizienzsteigerungen.

1.3 Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der EU

Der Vorschlag ist Teil der Politik, die die Kommission in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“³ angekündigt hat. Er wird darin ausdrücklich als Teil der Initiative 6 zum Güterkraftverkehr aufgeführt⁴.

Der Vorschlag ist auch ein Beitrag zur Durchführung des Aktionsplans für intelligente Verkehrssysteme (IVS)⁵ und der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern⁶.

Ferner berücksichtigt der Vorschlag die Charta der Grundrechte der Europäischen Union, insbesondere das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens (Artikel 7), das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten (Artikel 8), die unternehmerische Freiheit (Artikel 16), die Grundsätze der Gesetzmäßigkeit und der Verhältnismäßigkeit im Zusammenhang mit Straftaten und Strafen (Artikel 49) und das Recht, wegen derselben Straftat nicht zweimal strafrechtlich verfolgt oder bestraft zu werden (Artikel 50).

2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

2.1 Anhörung interessierter Kreise

Die Kommission hat von Dezember 2009 bis März 2010 eine öffentliche Konsultation der Beteiligten durchgeführt. In Anbetracht der technischen Natur des Themas war die Beteiligung daran relativ groß: Es gingen 73 Beiträge von verschiedenen Akteuren ein, die überwiegend von hoher Qualität waren.

³ KOM(2011) 144 endg.

⁴ Siehe Abschnitt 1.1 „Einheitlicher europäischer Verkehrsraum“ in Anhang I des Weißbuchs, KOM(2011) 144 endg.

⁵ Mitteilung der Kommission: Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa, KOM(2008) 886, Aktionsbereich 4.

⁶ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1–13.

Die meisten Akteure befürworteten eine Verbesserung des digitalen Fahrtenschreibers, jedoch keine Ablösung durch eine andere Art von Kontrollgerät. Fast alle Akteure waren der Meinung, dass für Kontrollgerät auf EU-Ebene einheitliche Kriterien erforderlich sind. Das Bauartgenehmigungsverfahren für Fahrtenschreiber wurde als zufriedenstellend eingeschätzt. Nahezu alle Beteiligten gaben an, dass das Sicherheitsniveau aufrechterhalten oder noch verbessert werden sollte. Zur Senkung der Kosten des Kontrollgeräts und zu seiner besseren Verwendung wurden mehrere Ideen dargelegt und dann in der Folgenabschätzung untersucht, z. B. die Zusammenführung von Fahrerkarte und Führerschein.

2.2 Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Im Rahmen des Ausschusses, der für alle Fragen im Zusammenhang mit Kontrollgerät durch die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates eingesetzt wurde, steht die Kommission im ständigen Kontakt mit den Mitgliedstaaten und den Akteuren. Der Ausschuss tritt in der Regel einmal jährlich zusammen. Die Hauptakteure nehmen an den Arbeiten dieses Ausschuss als Beobachter bei. Dazu gehören auch Inspektions- und Polizeibehörden sowie Hersteller. Zudem hat die Kommission im Vorfeld des Vorschlags eine Reihe vorbereitender Initiativen ergriffen.

So hat die Kommission eine ausführliche Beratung unter Einbeziehung der wichtigsten Akteure zwei Jahre lang mitfinanziert⁷.

Die Gemeinsame Forschungsstelle (JRC) hat die derzeitigen Schwachstellen und die Kontrollierbarkeit des digitalen Fahrtenschreibers geprüft. Außerdem hat sie der Kommission über die technischen Szenarios für die Weiterentwicklung des digitalen Fahrtenschreibers berichtet.

Der Ausschuss für den sektoralen Dialog der Sozialpartner im Straßenverkehr wurde am 26. Mai 2010 konsultiert. Am 8. Juli 2010 verständigten sich die europäischen Sozialpartner auf eine gemeinsame Erklärung zur Überprüfung der Verordnung über den digitalen Fahrtenschreiber⁸, die bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags berücksichtigt wurde.

Zur Vorbereitung der Folgenabschätzung richtete der externe Auftragnehmer eine Sachverständigengruppe aus Vertretern der Straßenverkehrsverbände, Straßenverkehrsgewerkschaften, Vollzugs- und Bauartgenehmigungsbehörden, Kartenausstellungsbehörden, Fahrzeughersteller und Fahrtenschreiberhersteller ein. Die Expertengruppe prüfte die vom Auftragnehmer ausgearbeiteten Unterlagen und nahm an einem Workshop teil, auf dem der Abschlussberichtsentwurf des Auftragnehmers geprüft und erörtert wurde.

2.3 Folgenabschätzung

Die Konsultation der Beteiligten und die Sachverständigenberichte zu dem Thema haben es der Kommission ermöglicht, eine breite Palette von Einzelmaßnahmen zu ermitteln, mit denen die erkannten Probleme wahrscheinlich behoben werden können. Es erfolgte eine Vorabprüfung möglicher Maßnahmen.

⁷ SMART-Studie.

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903.

Im Anschluss daran wurden Politikpakete zusammengestellt, die gangbare Politikalternativen zur Erreichung der Ziele darstellen. Die Festlegung von Politikpaketen war erforderlich, da unter Sicherheitsaspekten die Vertrauenswürdigkeit des Systems von der Sicherheit vieler seiner Elemente abhängt und verschiedene Legislativverfahren notwendig sind (Ausschussverfahren / Mitentscheidung). Die Politikpakete können wie folgt zusammengefasst werden:

Politikpaket 1 (PP1) ist ein technisches Paket, das lediglich auf Verbesserungen des bestehenden Fahrtenschreibers abzielt und folgende Maßnahmen umfasst:

- hochwertigere Plombierungen,
- eine bessere Schnittstelle zu den Nutzern,
- eine sicherere Verschlüsselungstechnik.

Politikpaket 2 (PP2) ist ebenfalls ein Paket technischer Maßnahmen, das aber die Funktionen des digitalen Fahrtenschreibers erheblich erweitern und zu einer neuen Art digitaler Fahrtenschreiber führen würde.

- Verbesserte Fahrtenschreiberfunktionen (automatische und manuelle Aufzeichnung),
- Funkkommunikation für Straßenkontrollen,
- harmonisierte Schnittstelle zu anderen IVS-Anwendungen.

Politikpaket 3 (PP3) sieht nur nichttechnische Maßnahmen vor.

- Vertrauenswürdiger Werkstätten,
- Erschwerung des Betrugs mit Fahrerkarten,
- bessere Aus- und Fortbildung der Kontrolleure,
- ein Mindestmaß an Harmonisierung der Sanktionen,
- modernisierte Vorschriften für die Benutzung.

Politikpaket 4 (PP4) stellt eine Kombination von Maßnahmen für technische Verbesserungen und Verbesserungen des Systems (PP2+PP3) dar.

Unter dem Gesichtspunkt der Wirksamkeit ist das PP4 das bei weitem attraktivste, da es das potenziell höchste Niveau bei der Erreichung der beiden spezifischen Ziele bietet. Bei der Analyse der Kohärenz zeigt sich jedoch, dass das PP4 auch die umfangreichsten Kompromisse zwischen positiven wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen einerseits und Auswirkungen auf den Haushalt öffentlicher Behörden andererseits mit sich bringt. Hinsichtlich der Kohärenz liegt das PP1 an erster Stelle. Das PP4 ist bezüglich der erforderlichen Investitionen auch das teuerste, während das PP1 das billigste und am einfachsten umzusetzende ist, da es angenommen werden kann, ohne das normale Legislativverfahren zu durchlaufen.

Unter Berücksichtigung aller dieser Aspekte und in Ermangelung einer vollständigen Kosten-Nutzen-Analyse scheinen die positiven Auswirkungen des PP4 seine Kosten bei weitem zu überwiegen. Allein die potenzielle Verringerung der Verwaltungslasten beläuft sich beim PP4 auf 515,5 Mio. EUR, was die Gesamtkosten der vollständigen Umsetzung weit übersteigt. Die durchgeführte Analyse legt somit nahe, dass das Politikpaket 4 die zu bevorzugende Option darstellt.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1 Zusammenfassung des Vorschlags

Folgende Hauptänderungen werden durch die vorgeschlagene Verordnung eingeführt:

- Fernkommunikation vom Fahrtenschreiber zu Kontrollzwecken (Artikel 5 der künftigen Fahrtenschreiberverordnung): Dadurch erhalten die Kontrollbehörden einige grundlegende Hinweise auf die Einhaltung der Vorschriften, bevor sie das Fahrzeug zur Straßenkontrolle anhalten. Unternehmen, die sich rechtmäßig verhalten, können so unnötige Straßenkontrollen vermeiden und daher mit einer Verringerung der Verwaltungslasten rechnen.
- Zusammenführung der Funktionsmerkmale von Fahrerkarte und Führerschein (Artikel 27 der künftigen Fahrtenschreiberverordnung): Durch die Zusammenführung von Fahrerkarte und Führerschein wird die Systemsicherheit erhöht, weil die Fahrer weniger bereit sein dürften, ihren Führerschein unter betrügerischen Umständen einzusetzen. Dies bedeutet auch eine erhebliche Verringerung der Verwaltungslasten. Diese Maßnahme erfordert kleinere Anpassungen in der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein. Der entsprechende Vorschlag wird parallel zu dieser Verordnung ausgearbeitet. Die Kommission wird ihn dem Europäischen Parlament und dem Rat so bald wie möglich übermitteln.
- Automatische Aufzeichnung des genauen Standorts durch GNSS-Anbindung (Artikel 4 der künftigen Fahrtenschreiberverordnung): Dadurch erhalten die Kontrollbehörden mehr Informationen für die Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften. Die automatische Aufzeichnung trägt auch zur Verringerung der Verwaltungslasten bei.
- Gewährleistung der Integration digitaler Fahrtenschreiber in intelligente Verkehrssysteme (IVS) (Artikel 6 der künftigen Fahrtenschreiberverordnung): Über eine einheitliche und genormte Schnittstelle des Fahrtenschreibers erhalten andere IVS-Anwendungen einen leichteren Zugriff auf die vom digitalen Fahrtenschreiber aufgezeichneten oder erstellten Daten.
- Erhöhung der Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten (Kapitel IV der künftigen Fahrtenschreiberverordnung, insbesondere Artikel 19): Durch die Stärkung des rechtlichen Rahmens für die Zulassung der Werkstätten, beispielsweise mit einem System regelmäßiger und unangekündigter Audits und mit Vermeidung von Interessenkonflikten, kann die Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten erhöht und das Risiko von Betrug und Manipulationen verringert werden.

- Mindestmaß an Harmonisierung der Sanktionen (Artikel 37 der künftigen Fahrtschreiberverordnung): Dieses Mindestmaß an Harmonisierung gewährleistet, dass Verstöße gegen die Fahrtschreibervorschriften, die im EU-Recht als „sehr schwerwiegende Verstöße“⁹ und als „schwerste Verstöße“¹⁰ eingestuft sind, mit der höchsten Kategorie von Sanktionen, die das nationale Recht vorsieht, geahndet werden.
- Aus- und Fortbildung der Kontrolleure (Artikel 35 der künftigen Fahrtschreiberverordnung): Die Verordnung wird die Mitgliedstaaten dazu verpflichten, für eine angemessene Aus- und Fortbildung ihrer mit der Überprüfung des Kontrollgeräts beauftragten Kontrolleure zu sorgen.
- Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006¹¹ (Artikel 2): Diese Ausnahmeregelung, die bestimmte Fahrzeuge von der Fahrtschreiberpflicht ausnimmt, wurde von der Hochrangigen Gruppe unabhängiger Interessenträger im Bereich Verwaltungslasten unter Vorsitz von Herrn Stoiber empfohlen. Sie führt zu einer Verringerung der Verwaltungslasten dieser Unternehmen, bei denen es sich hauptsächlich um KMU handelt.

Die Überprüfung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates bietet auch die Gelegenheit, den Wortlaut zu modernisieren und zu straffen, beispielsweise durch eindeutige Begriffsbestimmungen (Artikel 2 der künftigen Fahrtschreiberverordnung), eine effizientere Nutzung der Sachverständigenarbeit mittels Einbeziehung von Fachleuten aus Nicht-EU-Ländern, in denen der digitale Fahrtschreiber verwendet wird (Artikel 41 der künftigen Fahrtschreiberverordnung), und eine direkte Bezugnahme auf das Datenschutzrecht (Artikel 34 der künftigen Fahrtschreiberverordnung).

3.2 Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist die gleiche wie für die gegenwärtig geltende Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates, nämlich Artikel 91 AEUV.

3.3 Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden: Der Straßenverkehr ist immer stärker transnational ausgeprägt. Der internationale Güterkraftverkehr machte 2006 etwa ein Drittel (oder

⁹ Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Januar 2009 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr, ABl. L 29 vom 31.1.2009, S. 45–50.

¹⁰ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates, ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

¹¹ 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, ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 1.

612 Mrd. tkm) des gesamten Straßengüterverkehrs in der EU aus. Die Sozialvorschriften sind auf EU-Ebene durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 harmonisiert worden, und die Überprüfung ihrer Einhaltung setzt voraus, dass das Kontrollgerät der verschiedenen Mitgliedstaaten interoperabel ist. Angesichts der zunehmenden transnationalen Ausprägung des Güterkraftverkehrs in der EU und der Harmonisierung der Sozialvorschriften wäre es kontraproduktiv, zu einer Regulierung des Kontrollgeräts auf nationaler Ebene zurückzukehren.

3.4 Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Gesamtziel des Vorschlags ist die Erhöhung der Effektivität und Effizienz des Fahrtenschreibersystems. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind für die Erreichung dieses Ziels angemessen, denn sie bewirken eine Verringerung der Verwaltungslasten und der Kosten im Zusammenhang mit der Benutzung des digitalen Fahrtenschreibers durch Fahrer, Unternehmen und Kontrollbehörden. Sie gehen nicht über das für die Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus.

3.5 Wahl des Instruments

Da der Vorschlag eine Verordnung ändern soll, ist das gewählte Instrument ebenfalls eine Verordnung. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird nur die Überarbeitung der Artikel der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates, nicht aber ihrer technischen Anhänge vorgeschlagen. Nach dem Erlass dieser Änderungsverordnung wird die gesamte Rechtsvorschrift einschließlich der Anhänge im Rahmen eines Kodifizierungsverfahrens konsolidiert.

3.6 Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine zusätzlichen Kosten für den EU-Haushalt zur Folge.

5. VEREINFACHUNG

Diese Initiative trägt zur Erreichung des Ziels der Vereinfachung bei. Sie fällt unter das Aktionsprogramm zur Verringerung der Verwaltungslasten in der EU und kommt den Empfehlungen der Hochrangigen Gruppe unabhängiger Interessenträger im Bereich Verwaltungslasten unter Vorsitz von Herrn Stoiber nach. Der Vorschlag sieht daher bei Entfernungen unter 100 km für bestimmte Unternehmen nationale Ausnahmen von der Fahrtenschreiberpflicht vor, wie es die Kommission in ihrer Mitteilung „Aktionsprogramm zur Verringerung der Verwaltungslasten in der EU – branchenspezifische Pläne zur Verringerung der Verwaltungslasten und Maßnahmen für das Jahr 2009“¹² angekündigt hatte.

¹² KOM(2009) 544 endg.

2011/0196 (COD)

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**

(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 Sozialausschusses¹³,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁴,

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr¹⁵ enthält Vorschriften über Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung von Kontrollgerät im Straßenverkehr. Nachdem sie mehrfach wesentlich geändert wurde, ist es im Interesse einer größeren Klarheit geboten, ihre hauptsächlichsten Vorschriften zu vereinfachen und neu zu ordnen.
- (2) Aufgrund der Erfahrungen sollten bestimmte technische Aspekte und Kontrollverfahren verbessert werden, um die wirksame Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zu gewährleisten.
- (3) Für bestimmte Kraftfahrzeuge gelten Ausnahmen von den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom

¹³ ABl. C [...], [...], S. [...].¹⁴ ABl. C [...], [...], S. [...].¹⁵ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

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 Rates¹⁶. Zur Wahrung der Kohärenz sollte es möglich sein, solche Kraftfahrzeuge auch vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 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.
 - (5) Die Aufzeichnung von Standortdaten erleichtert die Überprüfung von Lenk- und Ruhezeiten zur Feststellung von Unregelmäßigkeiten und Betrug. Die Verwendung von Kontrollgerät, das an ein globales Satellitennavigationssystem angebunden ist, ist ein geeignetes und kostengünstiges Mittel für die automatische Aufzeichnung solcher Daten zur Unterstützung der Kontrolleure bei ihren Kontrollen und sollte daher eingeführt werden.
 - (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 Rates¹⁷ verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Durchführung einer bestimmten Mindestzahl von Straßenkontrollen. Die Fernkommunikation zwischen Kontrollgerät 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 im Kontrollgerät genormte Schnittstellen bereitgestellt werden, um die Interoperabilität mit IVS-Anwendungen zu gewährleisten.
 - (8) Die Sicherheit des Kontrollgeräts und seines Systems ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass vertrauenswürdige Daten erstellt werden. Deshalb sollten die Hersteller das Kontrollgerät über seinen gesamten Lebenszyklus so konstruieren, erproben und ständig überprüfen, dass Sicherheitsschwachstellen vermieden und verringert werden.
 - (9) Kontrollgerät, für das noch keine Bauartgenehmigung erteilt wurde, kann vor der breiten Einführung zunächst in Praxiserprobungen unter realen Anwendungsbedingungen erprobt werden, was auch schnellere Verbesserungen ermöglicht. Praxiserprobungen sollten daher unter der Voraussetzung erlaubt werden,

¹⁶ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

¹⁷ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

dass die Teilnahme daran und die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wirksam überwacht und kontrolliert wird.

- (10) Installateuren und Werkstätten kommt bei der Gewährleistung der Sicherheit des Kontrollgeräts eine wichtige Rolle zu. Es ist daher angemessen, bestimmte Mindestanforderungen für ihre Zulassung und Überprüfung festzulegen, um Interessenkonflikte zwischen Werkstätten und Verkehrsunternehmen zu vermeiden.
- (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.
- (12) Da Betrug und Missbrauch bei Führerscheinen weniger wahrscheinlich sind als bei Fahrerkarten, könnte das Kontrollgerätsystem durch eine künftige Integration der Fahrerkarten in die Führerscheine zuverlässiger und wirksamer gemacht werden. Dies würde auch die Verwaltungslasten der Fahrer verringern, die nicht mehr zwei unterschiedliche Dokumente beantragen, erhalten und mitführen müssten. Eine Änderung der Richtlinie 2006/126/EG sollte daher erwogen werden.
- (13) Zur Verringerung der Verwaltungslasten der Fahrer und Verkehrsunternehmen sollte klargestellt werden, dass ein schriftlicher Nachweis der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten nicht erforderlich ist. Zu Kontrollzwecken sollten Zeiten, zu denen für den Fahrer keine Tätigkeiten aufgezeichnet wurden, als entsprechende Ruhezeiten betrachtet werden.
- (14) Veränderungen des Kontrollgeräts 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 das Kontrollgerät 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 Datenverkehr¹⁸ 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 Kommunikation¹⁹.
- (16) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbinnenmarkt zu gewährleisten und eine eindeutige Botschaft an Fahrer und Verkehrsunternehmen zu richten, sollten die Mitgliedstaaten unter Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips für „sehr schwerwiegende Verstöße“ (im Sinne der Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Januar 2009

¹⁸ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31–50.

¹⁹ ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37–47.

zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr²⁰) die höchste Kategorie von 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 von Kontrollgerät gemäß Anhang I B für Fahrzeuge, die in benachbarten Drittländern zugelassen sind, obligatorisch geworden. Da diese Länder direkt von den durch diese Verordnung eingeführten Änderungen am Kontrollgerät betroffen sind, sollten sie die Möglichkeit haben, sich an einem Dialog über technische Angelegenheiten zu beteiligen. Folglich sollte ein Fahrtenschreiberforum eingerichtet werden.
- (18) Um den technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge I, I B und II an den technischen Fortschritt sowie zur Ergänzung des Anhangs I B mit den technischen Spezifikationen zu erlassen, die erforderlich sind, um die automatische Aufzeichnung der Standortdaten und die Fernkommunikation zu ermöglichen und eine Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen zu gewährleisten. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte sollte die Kommission eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gewährleisten.
- (19) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf Praxiserprobungen, den elektronischen Austausch von Informationen über Fahrerkarten zwischen den Mitgliedstaaten und die Aus- und Fortbildung der Kontrolleure sollten der Kommission entsprechende 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 kontrollieren²¹, ausgeübt werden.
- (20) Die Annahme der Verfahren für die Durchführung von Praxiserprobungen, der Formulare für deren Überwachung sowie der Methodik für die Grundausbildung und Fortbildung der Kontrolleure sollte nach dem Beratungsverfahren erfolgen.
- (21) Die Annahme der Spezifikationen für den elektronischen Austausch von Informationen über Fahrerkarten zwischen den Mitgliedstaaten sollte nach dem Prüfverfahren erfolgen.
- (22) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sollte daher entsprechend geändert werden –

²⁰ ABl. L 29 vom 31.1.2009, S. 45–50.

²¹ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13–18.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird wie folgt geändert:

- (1) Die Artikel 1 bis 21 werden durch folgende Artikel ersetzt:

„KAPITEL I

Grundsätze und Anwendungsbereich

Artikel 1

Gegenstand und Grundsatz

Diese Verordnung enthält die Vorschriften für die Bauart, den Einbau, die Benutzung und die Prüfung von Kontrollgerät im Straßenverkehr zur Überwachung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG²² und der Richtlinie 92/6/EWG²³.

Das Kontrollgerät muss 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.
- (2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten im Sinne dieser Verordnung folgende Begriffsbestimmungen:
- a) „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 Arbeitszeiten der Fahrer;
- b) „Fahrzeugeinheit“ ist das Kontrollgerät 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;

²² ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35–39.

²³ ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27.

- c) „Bewegungssensor“ ist der Bestandteil des Kontrollgeräts, der ein Signal bereitstellt, das die Fahrzeuggeschwindigkeit und/oder die zurückgelegte Wegstrecke darstellt;
- d) „Kontrollgerätkarte“ ist eine zur Verwendung mit dem Kontrollgerät bestimmte Chipkarte, die es dem Kontrollgerät ermöglicht, die Rolle des Karteninhabers festzustellen und die Übertragung und Speicherung von Daten zu gestatten;
- e) „Schaublatt“ ist ein für die dauerhafte Aufzeichnung von Daten bestimmtes Blatt, das in das in Anhang I genannte Kontrollgerät eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des Gerätes die zu registrierenden Angaben fortlaufend aufzeichnet;
- f) „Fahrerkarte“ ist eine Kontrollgerätkarte, die einem bestimmten Fahrer von den Behörden eines Mitgliedstaats ausgestellt wird, den Fahrer ausweist und die Speicherung von Tätigkeitsdaten des Fahrers ermöglicht;
- g) „Kontrollkarte“ ist eine Kontrollgerätkarte, die einer zuständigen Kontrollbehörde von den Behörden eines Mitgliedstaates ausgestellt wird, 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 Kontrollgerätkarte, die dem Eigentümer oder Halter des mit Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeugs von den Behörden eines Mitgliedstaats ausgestellt wird, den Eigentümer oder Halter ausweist und das Anzeigen, Herunterladen und Ausdrucken der Daten ermöglicht, die in dem von diesem Eigentümer oder Halter gesperrten Kontrollgerät gespeichert sind;
- i) „Werkstattkarte“ ist eine Kontrollgerätkarte, die einem von einem Mitgliedstaat zugelassenen Kontrollgeräthersteller, Installateur, Fahrzeughersteller oder einer von ihm zugelassenen Werkstatt von den Behörden dieses Mitgliedstaates ausgestellt wird, den Karteninhaber ausweist und das Prüfen und Kalibrieren bzw. das Herunterladen der Daten des Kontrollgeräts ermöglicht.
- j) „Arbeitstag“ ist der höchstens neun Stunden dauernde Zeitraum, der aus Lenkzeiten, allen sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten besteht.

Artikel 3
Anwendungsbereich

- (1) Das Kontrollgerät wird in Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, eingebaut und benutzt.

- (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 – nach Genehmigung durch die Kommission – Fahrzeuge, die für die in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Beförderungen eingesetzt werden, 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 den Binnenverkehr vorschreiben, dass in allen Fahrzeugen, in denen gemäß Absatz 1 kein Kontrollgerät eingebaut und benutzt zu werden braucht, Kontrollgerät gemäß dieser Verordnung eingebaut und benutzt wird.

KAPITEL II

Intelligentes Kontrollgerät

Artikel 4

Aufzeichnung von Standortdaten

Standortdaten müssen aufgezeichnet werden, um die Feststellung der Standorte, an denen der Arbeitstag beginnt und endet, zu ermöglichen. Dazu müssen Fahrzeuge, die [48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erstmals zum Verkehr zugelassen werden, mit Kontrollgerät ausgerüstet sein, das an ein globales Satellitennavigationssystem (GNSS) angebunden ist.

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 39 zur Ergänzung des Anhangs I B mit den ausführlichen technischen Spezifikationen zu erlassen, die erforderlich sind, um die Verarbeitung der vom Satellitennavigationssystem empfangenen Standortdaten durch das Kontrollgerät zu ermöglichen.

Artikel 5

Fernkommunikation zu Kontrollzwecken

- (1) Um den zuständigen Kontrollbehörden gezielte Straßenkontrollen zu erleichtern, muss das Kontrollgerät, das in Fahrzeugen eingebaut ist, die [48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, fähig sein, mit diesen Behörden zu kommunizieren, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.
- (2) Die Kommunikation mit dem Kontrollgerät darf nur auf Veranlassung des Prüfergeräts der Kontrollbehörden aufgenommen werden. Sie muss gesichert erfolgen, um die

Datenintegrität und die Authentifizierung des Kontroll- und Prüfgeräts sicherzustellen.

- (3) Bei der Kommunikation dürfen nur Daten übertragen werden, die für die Zwecke der gezielten Straßenkontrolle notwendig sind. Daten über die Identität des Fahrers, Fahrertätigkeiten und Geschwindigkeiten werden nicht übertragen.
- (4) Die übertragenen Daten dürfen nur dazu verwendet werden, die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu kontrollieren. Sie werden nicht an andere Stellen als die Kontrollbehörden übermittelt.
- (5) Die Daten werden von den Kontrollbehörden nur für die Dauer einer Straßenkontrolle gespeichert und spätestens zwei Stunden nach deren Beendigung gelöscht.
- (6) Der Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass der Fahrer über die Möglichkeit der Fernkommunikation informiert wird.
- (7) Die zuständige Kontrollbehörde kann aufgrund der ausgetauschten Daten eine Überprüfung des Fahrzeugs und des Kontrollgeräts durchführen.
- (8) Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 39 zur Ergänzung des Anhangs I B mit den ausführlichen technischen Spezifikationen zu erlassen, die erforderlich sind, um die Fernkommunikation zwischen dem Kontrollgerät und den zuständigen Kontrollbehörden entsprechend diesem Artikel zu ermöglichen.

Artikel 6
Intelligente Verkehrssysteme

- (1) Das Kontrollgerät gemäß Anhang I B muss interoperabel mit den Anwendungen für intelligente Verkehrssysteme sein, die in Artikel 4 der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern²⁴ festgelegt sind.
- (2) Für die Zwecke des Absatzes 1 müssen Fahrzeuge, die [48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erstmals zum Verkehr zugelassen werden, mit Kontrollgerät ausgerüstet sein, das eine harmonisierte Schnittstelle besitzt, die es ermöglicht, die aufgezeichneten oder erstellten Daten in Anwendungen für intelligente Verkehrssysteme zu verwenden.
- (3) Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 39 zur Ergänzung des Anhangs I B mit den Spezifikationen für die Schnittstelle, die Zugriffsrechte und die Liste der Daten, auf die zugegriffen werden darf, zu erlassen.

²⁴ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

KAPITEL III

Bauartgenehmigung

Artikel 7 Anwendungen

- (1) Die Hersteller oder deren Beauftragte beantragen die EU-Bauartgenehmigung für die Fahrzeugeinheit, den Bewegungssensor, das Schaublatt-Muster oder die Kontrollgerätkarte bei den Bauartgenehmigungsbehörden, 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 Bauartgenehmigungsbehörden auf ihrer Website.
- (3) Einem Bauartgenehmigungsantrag müssen die entsprechenden Spezifikationen und die in Anhang I B Abschnitt VIII genannten Zertifikate beigelegt sein. Die Kommission ernennt die unabhängigen Prüfer, die das Sicherheitszertifikat erteilen.
- (4) Für ein und dieselbe Art von Kontrollgerät, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Kontrollgerätkarte darf dieser Antrag nur bei einem Mitgliedstaat gestellt werden.

Artikel 8 Erteilung der Bauartgenehmigung

Ein Mitgliedstaat erteilt die EU-Bauartgenehmigung für eine Art von Kontrollgerät, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Kontrollgerätkarte, wenn diese den Vorschriften der Anhänge I oder I B entsprechen und der Mitgliedstaat die Möglichkeit hat, die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Muster zu überwachen.

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

Artikel 9 Bauartgenehmigungszeichen

Die Mitgliedstaaten erteilen dem Antragsteller für jede gemäß Artikel 8 zugelassene Art von Kontrollgerät, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Kontrollgerätkarte ein EU-Prüfzeichen entsprechend dem Muster in Anhang II.

Artikel 10
Genehmigung und Ablehnung

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, bei dem die Bauartgenehmigung beantragt wurde, übermitteln den Behörden der anderen Mitgliedstaaten für jede zugelassene Art von Kontrollgerät, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Kontrollgerätkarte innerhalb eines Monats eine Kopie des Genehmigungsbogens sowie Kopien der erforderlichen Spezifikationen.

Lehnen die zuständigen Behörden eine beantragte Bauartgenehmigung ab, unterrichten sie hiervon die Behörden der anderen Mitgliedstaaten und teilen die Gründe dafür mit.

Artikel 11
Übereinstimmung des Geräts mit der Bauartgenehmigung

- (1) Stellt ein Mitgliedstaat, der eine EU-Bauartgenehmigung gemäß Artikel 8 erteilt hat, fest, dass Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren, Schaubblätter oder Kontrollgerätkarten mit dem von ihm erteilten EU-Prüfzeichen nicht dem von ihm zugelassenen Muster entsprechen, so trifft er die erforderlichen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Muster sicherzustellen. Diese können gegebenenfalls bis zum Entzug der EU-Bauartgenehmigung gehen.
- (2) Der Mitgliedstaat, der eine EU-Bauartgenehmigung erteilt hat, muss diese entziehen, wenn die Fahrzeugeinheit, der Bewegungssensor, das Schaubblatt oder die Kontrollgerätkarte, für die die Bauartgenehmigung 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 Zweck ungeeignet macht.
- (3) Wird der Mitgliedstaat, der eine EU-Bauartgenehmigung 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 Mitgliedstaates die in diesen Absätzen vorgesehenen Maßnahmen vorbehaltlich des Absatzes 5.
- (4) Der Mitgliedstaat, der einen der in Absatz 2 genannten Fälle festgestellt hat, kann den Vertrieb und die Inbetriebnahme der Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren, Schaubblätter oder Kontrollgerätkarten bis auf weiteres untersagen. Dasselbe gilt für die in Absatz 1 vorgesehenen Fälle, wenn der Hersteller nach erfolgter Anmahnung die Übereinstimmung der von der EU-Ersteichung befreiten Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren, Schaubblätter oder Kontrollgerätkarten mit der zugelassenen Bauart 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-Bauartgenehmigung oder andere in gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 getroffene Maßnahmen sowie die dafür maßgeblichen Gründe mit.

- (5) Bestreitet der Mitgliedstaat, der eine EU-Bauartgenehmigung 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 der Sachverständigen sämtlicher Mitgliedstaaten und nach Prüfung aller einschlägigen Faktoren, z. B. in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht, 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-Bauartgenehmigung für ein Schaublatt-Muster gibt der Antragsteller an, für welche in Anhang I genannte Kontrollgerätart(en) dieses Schaublatt bestimmt ist und stellt für Prüfungen des Schaublatts ein geeignetes Kontrollgerät der entsprechenden Bauart(en) zur Verfügung.
- (2) Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats geben auf dem Bauartgenehmigungsbogen des Schaublatt-Musters an, in welchem Kontrollgerät gemäß Anhang I dieses Schaublatt-Muster verwendet werden kann.

Artikel 13

Begründung der Ablehnung

Jede Verfügung aufgrund dieser Verordnung, durch die eine Bauartgenehmigung für eine Art von Fahrzeugeinheit, Bewegungssensor, Schaublatt-Muster oder Kontrollgerätkarte abgelehnt oder entzogen wird, ist eingehend zu begründen. Sie wird dem Betroffenen unter Angabe der nach dem geltenden Recht der Mitgliedstaaten vorgesehenen Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen mitgeteilt.

Artikel 14

Anerkennung zugelassenen Kontrollgeräts

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung oder Benutzung von mit Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeugen nicht aus Gründen ablehnen bzw. verbieten, die mit dieser Ausrüstung zusammenhängen, wenn das Kontrollgerät das in Artikel 9 bezeichnete EU-Prüfzeichen und die in Artikel 17 Absatz 4 genannte Einbauplakette aufweist.

Artikel 15

Sicherheit

- (1) Die Hersteller müssen ihre produzierten Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren und Kontrollgerätkarten so konstruieren, erproben und ständig überprüfen, dass sie Sicherheitsschwachstellen in allen Phasen des Produktlebenszyklus feststellen und deren mögliche Ausnutzung verhindern oder verringern können.
- (2) Zu diesem Zweck übermitteln die Hersteller den in Artikel 7 Absatz 3 genannten unabhängigen Prüfern geeignete Unterlagen für die Schwachstellenanalyse.

- (3) Unabhängige Prüfer führen Angriffsversuche auf Fahrzeugeinheiten, Bewegungssensoren und Kontrollgerätkarten durch, um zu bestätigen, dass bekannte Schwachstellen nicht von Personen, die über öffentlich zugängliche Kenntnisse verfügen, ausgenutzt werden können.

Artikel 16

Praxiserprobungen

- (1) Die Mitgliedstaaten können Praxiserprobungen mit Kontrollgerät, für das noch keine Bauartgenehmigung 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 in 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 Beratungsverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL IV

Einbau und Prüfung

Artikel 17

Einbau und Reparatur

- (1) Einbau und Reparaturen des Kontrollgeräts dürfen nur von Installateuren oder Werkstätten vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 19 hierzu zugelassen worden sind.
- (2) Die Installateure oder Werkstätten plombieren das Kontrollgerät, nachdem sie überprüft haben, dass es ordnungsgemäß funktioniert und dass insbesondere die aufgezeichneten Daten durch Manipulationsvorrichtungen weder verfälscht noch geändert werden können.
- (3) Der zugelassene Installateur oder die zugelassene Werkstatt versieht die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen und gibt außerdem bei Kontrollgerät gemäß Anhang I B die elektronischen Sicherheitsdaten ein, anhand deren sich die Authentifizierungskontrollen durchführen lassen. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats führen ein Verzeichnis der verwendeten Zeichen und elektronischen Sicherheitsdaten sowie der den zugelassenen Werkstätten und den zugelassenen Installateuren ausgestellten Karten.

- (4) Durch die Einbauplakette gemäß den Anhängen I und I B wird bescheinigt, dass der Einbau des Kontrollgeräts den Vorschriften dieser Verordnung entsprechend erfolgt ist.
- (5) Eine Plombierung darf nur von Installateuren oder Werkstätten, die gemäß Absatz 1 von den zuständigen Behörden zugelassen worden sind oder von Kontrolleuren oder unter den in Anhang I Abschnitt V Nummer 4 oder Anhang I B Abschnitt V Nummer 3 beschriebenen Umständen entfernt werden.

Artikel 18
Inspektion des Kontrollgeräts

Kontrollgerät wird regelmäßigen Inspektionen durch zugelassene Werkstätten unterworfen. Die regelmäßigen Inspektionen finden mindestens alle zwei Jahre statt.

Falls Unregelmäßigkeiten in der Funktionsweise des Kontrollgeräts behoben werden mussten, erstellen die Werkstätten einen Inspektionsbericht, und zwar unabhängig davon, ob die Inspektion im Rahmen einer periodischen 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. Auf Anfrage der zuständigen Behörde machen die Werkstätten die Berichte über die in diesem Zeitraum durchgeführten Inspektionen und Kalibrierungen zugänglich.

Artikel 19
Zulassung der Installateure und Werkstätten

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Zulassung, regelmäßige Kontrolle und Zertifizierung der Installateure und Werkstätten, die zu Einbau, Überprüfung, Inspektion und Reparatur von Kontrollgerät befugt sind.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Fachkompetenz und Zuverlässigkeit der Installateure und Werkstätten. Zu diesem Zweck erstellen und veröffentlichen sie eine Reihe nationaler 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 Installateure und Werkstätten gelten als zuverlässig.
- (3) Zugelassene Installateure und Werkstätten werden folgendermaßen überprüft:
 - a) Zugelassene Installateure und Werkstätten werden einem jährlichen Audit unterzogen, bei dem die Verfahren der Werkstatt für den Umgang mit Kontrollgerät geprüft werden. Im Mittelpunkt des Audits stehen insbesondere die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und der Umgang mit Werkstattkarten.

- b) Ferner finden unangekündigte technische Audits der zugelassenen Installateure und Werkstätten statt, um die durchgeführten Kalibrierungen und Einbauten zu kontrollieren. Diesen Kontrollen müssen jährlich mindestens 10 % der zugelassenen Werkstätten unterzogen werden.
- (4) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um Interessenkonflikte zwischen Installateuren oder Werkstätten und Straßenverkehrsunternehmen zu vermeiden. Insbesondere ist es einem Verkehrsunternehmen, das auch als zugelassener Installateur oder zugelassene Werkstatt tätig ist, nicht erlaubt, den Einbau und die Kalibrierung des Kontrollgeräts in seinen eigenen Fahrzeugen vorzunehmen.
- (5) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Verzeichnisse der zugelassenen Installateure und Werkstätten sowie der ihnen ausgestellten Karten; außerdem übermitteln sie ihr Kopien der verwendeten Zeichen und die erforderlichen Informationen über die verwendeten elektronischen Sicherheitsdaten. Die Kommission veröffentlicht die Verzeichnisse der zugelassenen Installateure und Werkstätten auf ihrer Website.
- (6) Die Mitgliedstaaten entziehen Installateuren 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.
- (2) Bei Erneuerung, Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Werkstattkarte stellt die ausstellende Behörde binnen fünf Werktagen 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 Installateur oder einer Werkstatt gemäß Artikel 19 die Zulassung, zieht er auch die diesem/dieser ausgestellten Werkstattkarten ein.
- (4) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen der den zugelassenen Installateuren 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 Antragsingang 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.
- (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 Anhang I B 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 an die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und begründet sein Vorgehen.
- (7) Fahrerkarten werden nur Antragstellern ausgestellt, die der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegen.
- (8) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen von Fahrerkarten zu verhindern.

Artikel 22
Benutzung von Fahrerkarten

- (1) Die Fahrerkarte ist persönlich.

- (2) Ein Fahrer darf nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrerkarte sein und nur seine eigene persönliche 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 Werktage 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 Mitgliedstaates 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 fünf Werktagen 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) 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 mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer speichern:
 - Name und Vorname des Fahrers,
 - Geburtsdatum und Geburtsort des Fahrers,
 - Führerscheinnummer und Ausstellungsland des Führerscheins (falls zutreffend),
 - Status der Fahrerkarte.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit die nationalen elektronischen Register vernetzt werden und unionsweit zugänglich sind.
- (3) Bei jeder Ausstellung, Erneuerung oder Ersetzung 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

Integration der Fahrerkarten in die Führerscheine

Fahrerkarten werden bis 18. Januar 2018 gemäß den Vorschriften in diesem Kapitel ausgestellt. Ab dem 19. Januar 2018 werden Fahrerkarten in die Führerscheine integriert und nach den Vorschriften der Richtlinie 2006/126/EG ausgestellt, erneuert, umgetauscht und ersetzt.

KAPITEL VI

Benutzungsvorschriften

Artikel 28

Ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgeräts

- (1) Das Verkehrsunternehmen, der Fahrzeugeigentümer und die Fahrer sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgeräts sowie der Fahrerkarte, wenn der Fahrer ein Fahrzeug benutzt, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüstet ist.
- (2) Es ist verboten, die auf dem Schaublatt aufgezeichneten, im Kontrollgerät oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder von Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgedruckten Daten zu verfälschen, zu unterdrücken, zu verschleiern oder zu vernichten. Verboten ist ebenfalls jede Manipulation am Kontrollgerät, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Daten und/oder Ausdrücke verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden können. Im Fahrzeug darf keine Einrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.
- (3) Fahrzeuge dürfen nur mit einem einzigen Kontrollgerät ausgerüstet sein, außer für die Zwecke der Praxiserprobungen gemäß Artikel 16.
- (4) Die Mitgliedstaaten verbieten die Herstellung, den Vertrieb, die Werbung für und den Verkauf von Geräten, die dafür konstruiert oder bestimmt sind, das Kontrollgerät zu manipulieren.

Artikel 29

Verantwortlichkeit des Unternehmens

- (1) Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern von Fahrzeugen mit Kontrollgerät gemäß Anhang I eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei es dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Dienstes 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 amtlich genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

Ist ein Fahrzeug mit Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüstet, tragen das Verkehrsunternehmen und der Fahrer dafür Sorge, dass im Fall einer Kontrolle der Ausdruck gemäß Anhang I B unter Berücksichtigung der Dauer des Dienstes auf Anforderung 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 begangen werden. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, Verkehrsunternehmen uneingeschränkt haftbar zu machen, können die Mitgliedstaaten alle Beweise prüfen, die belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.

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 erst nach 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 und iii genannten Zeiträume,
 - a) wenn das Fahrzeug mit 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 Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgeräts auf der Fahrerkarte eingetragen.

Zu Kontrollzwecken werden Zeiten, für die keine Tätigkeiten aufgezeichnet wurden, als Pausen- oder Ruhezeiten betrachtet. Die Fahrer sind nicht verpflichtet, tägliche

oder wöchentliche Ruhezeiten aufzuzeichnen, wenn sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten.

- (4) Befindet sich an Bord eines mit Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Schlitz im Kontrollgerät eingeschoben ist.

Befindet sich an Bord eines mit Kontrollgerät gemäß Anhang I B 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 Rates²⁵, 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.
- (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) die Kennzeichennummer 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 Schaublattes;
 - d) den Stand des Kilometerzählers:

²⁵ ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.

- 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 das Kontrollgerät gemäß Anhang I B das Symbol des Landes ein, in dem er seinen Arbeitstag beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seinen Arbeitstag beendet. Ein Mitgliedstaat kann jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in seinem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geographische Angaben hinzuzufügen, sofern der Mitgliedstaat diese der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hat.

Die Fahrer brauchen diese Angaben nicht zu machen, wenn das Kontrollgerät 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, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), eintragen 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 Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Kontrollgerät 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), sowie seine Unterschrift anbringen.

*Artikel 32**Vom Fahrer durchzuführende Aufzeichnungen*

- (1) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I 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 Kontrollgerät gemäß Anhang I B 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 Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgerüstet ist.
- (3) Ein befugter Kontrolleur kann die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überprüfen, indem er die Schaublätter, die im Kontrollgerät oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige oder Ausdruck) 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 Kontrollgeräts*

- (1) Bei einer Betriebsstörung oder bei mangelhaftem Funktionieren des Kontrollgerätes muss das Verkehrsunternehmen die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt durchführen lassen.

Kann die Rückkehr zum Sitz des Unternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Störung oder der Feststellung des mangelhaften Funktionierens 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 ein mangelhaftes Funktionieren nicht gemäß dem ersten und zweiten Unterabsatz behoben wird.

- (2) Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Kontrollgerätes vermerkt der Fahrer die Angaben zu seiner Person (Name, Nummer seiner Fahrerkarte oder seines Führerscheins) mit seiner Unterschrift sowie die vom Kontrollgerät 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 im Einklang mit den Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG sowie unter der Aufsicht der in Artikel 28 der Richtlinie 95/46/EG genannten unabhängigen öffentlichen Stelle 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 von Kontrollgerät 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) Kontrollgerät gemäß Anhang I B muss so konstruiert sein, dass es den Datenschutz gewährleistet. Es dürfen nur Daten verarbeitet werden, die für den Zweck der Verarbeitung unbedingt notwendig sind.
- (4) Die Fahrzeugeigentümer und/oder Verkehrsunternehmen 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 Kontrollgeräts ordnungsgemäß geschult sind.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission binnen [6 Monaten nach Erlass dieser Verordnung] die für ihre Kontrolleure geltenden Aus- und Fortbildungsanforderungen mit.
- (3) Die Kommission beschließt über die Methodik für die Grundausbildung und Fortbildung der Kontrolleure einschließlich der Techniken für die gezielte Kontrolle und die Feststellung von Manipulationsgeräten und Betrug. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 40 Absatz 2 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 Installateure und Werkstätten und die wegen solcher Verstöße verhängten Strafen zu übermitteln.

*Artikel 37**Sanktionen*

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein. Bei Werkstätten, die gegen diese Verordnung verstoßen haben, kann dies auch die Entziehung der Zulassung und die Einziehung der Werkstattkarte bedeuten.
- (2) Kein Verstoß gegen diese Verordnung wird mit mehr als einer Strafe bzw. mehr als einem Verfahren geahndet.
- (3) Die von den Mitgliedstaaten für sehr schwerwiegende Verstöße im Sinne der Richtlinie 2009/5/EG festgelegten Sanktionen müssen zu den höchsten Kategorien gehören, die in dem Mitgliedstaat für Verstöße gegen das Straßenverkehrsrecht gelten.
- (4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und die Vorschriften für Strafen und Sanktionen bis zum [Tag der Anwendung dieser Verordnung] mit. Sie teilen der Kommission jede spätere Änderung dieser Maßnahmen mit.

KAPITEL VIII

Schlussbestimmungen

Artikel 38

Anpassung an den technischen Fortschritt

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 39 zur Anpassung der Anhänge I, I B und II an den technischen Fortschritt zu erlassen.

Artikel 39

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen dieses Artikels.
- (2) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 4, 5, 6 und 38 ist unbefristet und gilt ab dem [Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung].
- (3) Die in den Artikeln 4, 5, 6 und 38 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem in dem Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit etwaiger bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie diesen gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (5) Ein gemäß den Artikeln 4, 5, 6 und 38 erlassener Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn innerhalb von zwei Monaten ab dem Tag seiner Übermittlung weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben haben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitteilen, dass sie keine Einwände haben. Auf Veranlassung des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um [zwei Monate] verlängert.

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.

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.

- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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 Kontrollgerät zwischen Fachleuten aus den Mitgliedstaaten und aus den Drittländern zu fördern, die Kontrollgerät entsprechend dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) verwenden.
- (2) Die Mitgliedstaaten entsenden einen Sachverständigen in das Fahrtenschreiberforum.
- (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 innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen, und zwar spätestens 30 Tage nach dem Tag ihrer Annahme und erstmals [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung].“

- (2) Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird wie folgt geändert:
- a) In Kapitel I wird in den Begriffsbestimmungen Buchstabe b gestrichen.
 - b) In Kapitel III Buchstabe c Nummer 4.1 wird die Bezugnahme „Artikel 15 Absatz 3 Zweiter Gedankenstrich Buchstaben b), c) und d) der Verordnung“ durch „Artikel 30 Absatz 5 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d der Verordnung“ ersetzt.

- c) In Kapitel III Buchstabe c Nummer 4.2 wird die Bezugnahme „Artikel 15 der Verordnung“ durch „Artikel 30 der Verordnung“ ersetzt.
- d) In Kapitel IV Buchstabe a Nummer 1 dritter Unterabsatz wird die Bezugnahme „Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung“ durch „Artikel 30 Absatz 6 der Verordnung“ ersetzt.
- (3) Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird wie folgt geändert:
- a) In Kapitel I werden in den Begriffsbestimmungen die Buchstaben l, o, t, y, ee, kk, oo und qq gestrichen.
- b) Kapitel VI wird wie folgt geändert:
- 1) Im ersten Absatz wird die Bezugnahme „Artikel 12 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98,“ durch „Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/98“ ersetzt.
- 2) Abschnitt 1 „Zulassung der Installateure oder Werkstätten“ wird gestrichen.
- c) In Kapitel VIII Nummer 271 wird die Bezugnahme auf „Artikel 5 dieser Verordnung“ durch eine Bezugnahme auf „Artikel 8 dieser Verordnung“ ersetzt.

Artikel 2

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 3

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

Sie gilt ab dem [ein Jahr nach Inkrafttreten].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

