

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) NR. 5/98

vom Rat festgelegt am 11. Dezember 1997

im Hinblick auf den Erlaß der Verordnung (EG) Nr. .../98 des Rates vom ... zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 88/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85

(98/C 43/02)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

Fahrer, die sich an die Vorschriften halten, aus Gründen des Wettbewerbs unannehmbar.

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstaben c) und d),

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ⁽⁴⁾ enthält Vorschriften über den Bau, den Einbau, die Benutzung und die Prüfung von Kontrollgeräten im Straßenverkehr.

(2) Erfahrungsgemäß lassen sich bei den Verkehrsunternehmen beschäftigte Fahrer durch den wirtschaftlichen Druck und den Wettbewerb im Straßenverkehr dazu verleiten, bestimmte Regeln, insbesondere die in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ⁽⁵⁾ festgelegten Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten, nicht einzuhalten.

(3) Grobe Verstöße und Zuwiderhandlungen gefährden die Sicherheit im Straßenverkehr und sind für

(4) Eine vollautomatische Aufzeichnung der Angaben über den Einsatz und das Verhalten des Fahrers und über die Fahrt, z. B. die Geschwindigkeit und die zurückgelegte Wegstrecke, sowie deren regelmäßige Kontrolle sowohl durch das Unternehmen als auch durch die zuständigen Behörden können eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirken.

(5) Die gemeinschaftlichen Sozialvorschriften sehen Grenzwerte für die täglichen Lenk- und Ruhezeiten sowie die Gesamtlenk- und Ruhezeiten innerhalb eines Zeitraums von zwei Wochen vor. Die Einhaltung dieser Vorschriften läßt sich nur schwer kontrollieren, da die Daten gegenwärtig auf mehreren Tagesschaublätteln aufgezeichnet sind, wobei die Schaublätter der laufenden Woche und des letzten Tages der vorangegangenen Woche im Fahrerhaus aufbewahrt werden.

(6) Um die häufigsten Mißbräuche des gegenwärtigen Systems abzustellen, ist es daher erforderlich, neue, moderne Geräte mit einem Modul zur elektronischen Speicherung der relevanten Daten und mit einer persönlichen Fahrerkarte einzuführen; mit diesen Geräten soll gewährleistet werden, daß die aufgezeichneten Daten verfügbar, eindeutig, leicht verständlich und zuverlässig sind und ausgedruckt werden können und daß eine unanfechtbare Bestandsaufnahme der Tätigkeiten des Fahrers während der vorangegangenen Tage einerseits und der Benutzung des Fahrzeugs während eines mehrmonatigen Zeitraums andererseits zustande kommt.

(7) Die Gesamtsicherheit des Systems und seiner Komponenten ist ein wesentlicher Faktor für die Wirksamkeit eines Kontrollgeräts.

(8) Es müssen Vorschriften für die Ausstellung und Verwendung der Fahrerkarte erlassen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 243 vom 31.8.1994, S. 8, und ABl. C 370 vom 31.12.1985, S. 1.

⁽²⁾ Stellungnahme vom 22. Februar 1995 (ABl. C 110 vom 21.4.1995, S. 19).

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Juli 1995 (ABl. C 249 vom 25.9.1995, S. 128), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 11. Dezember 1997 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1056/97 der Kommission (ABl. L 154 vom 12.6.1997, S. 21).

⁽⁵⁾ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

(9) Die Fahrer, die Unternehmen, bei denen sie beschäftigt sind, und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen die Möglichkeit haben, die Daten über die Tätigkeiten der Fahrer zu überprüfen. Der Fahrer und das Unternehmen dürfen jedoch nur zu den Daten Zugang erhalten, die für die Ausübung ihrer jeweiligen Tätigkeiten von Belang sind.

(10) Das in dieser Verordnung beschriebene Kontrollgerät muß in Fahrzeuge eingebaut werden, die erstmalig zugelassen werden, nachdem die technischen Spezifikationen, von denen einige nach dem Ausschußverfahren des Artikels 18 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 von der Kommission festgelegt werden, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht worden sind. Eine Übergangsfrist ist erforderlich, damit sichergestellt ist, daß die neuen Geräte entsprechend diesen technischen Spezifikationen hergestellt werden und die EG-Bauartgenehmigung erhalten.

(11) Es ist wünschenswert, daß die Kontrollgeräte gemäß Anhang I B auch die Möglichkeit einer kostengünstigen Funktionserweiterung für Fuhrparkmanagement bieten.

(12) In Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip ist ein Tätigwerden der Gemeinschaft zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erforderlich, um die Kompatibilität der Kontrollgeräte gemäß Anhang I B mit den Speicherkarten einerseits und die Einheitlichkeit der von den Kontrollgeräten gemäß den Anhängen I und I B gelieferten Daten andererseits zu gewährleisten.

(13) Der technische Fortschritt erfordert eine rasche Anpassung der in den Anhängen dieser Verordnung festgelegten Vorschriften. Um die Durchführung der hierfür erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, ist vorzusehen, daß die technischen Anpassungen dieser Anhänge von der Kommission genehmigt werden, die nach dem Ausschußverfahren gemäß dem Beschluß 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ tätig wird.

(14) Die Einführung eines neuen Kontrollgeräts macht die Änderung bestimmter Vorschriften der Richtlinie 88/599/EWG ⁽²⁾ über die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 erforderlich —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 1 wird der Satzteil „einschließlich der Anhänge I und II“ durch die Formulierung „einschließlich der Anhänge I bzw. I B und II“ ersetzt.
2. In den Artikeln 4, 6, 7, 8, 9 und 11 sowie in Artikel 15 Absatz 1 und Absatz 2 Unterabsatz 1 werden jeweils nach der Bezugnahme auf das Schaublatt bzw. die Schaublätter die Worte „oder (die) (eine) Fahrerkarte(n)“ eingefügt.

3. Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat erteilt die EG-Bauartgenehmigung für alle Kontrollgerät-, Schaublatt- oder Fahrerkarten-Muster, wenn diese den Vorschriften der Anhänge I oder I B entsprechen und wenn der Mitgliedstaat die Möglichkeit hat, die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Muster zu überwachen.“

Das System muß in bezug auf die Sicherheit den technischen Vorschriften des Anhangs I B entsprechen. Die Kommission stellt nach dem Verfahren des Artikels 18 sicher, daß in diesen Anhang Vorschriften aufgenommen werden, nach denen die EG-Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät nur erteilt werden kann, wenn für das Gesamtsystem (das Kontrollgerät selbst, die Speicherkarte und die elektrischen Verbindungen mit dem Getriebe) nachgewiesen wurde, daß es gegen Manipulationen oder Verfälschungen der Daten über die Lenkzeiten gesichert ist. Die hierfür erforderlichen Prüfungen werden von Sachverständigen durchgeführt, denen die neuesten Manipulationstechniken bekannt sind.“

4. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der zugelassene Installateur oder die zugelassene Werkstatt versehen die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen; außerdem geben sie die elektronischen Sicherheitsdaten ein, anhand deren sich bei den Kontrollgeräten gemäß Anhang I B die Authentifizierungskontrollen durchführen lassen. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats führen ein Verzeichnis der verwendeten Zeichen und elektronischen Sicherheitsdaten.“

- b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Zeichen“ die Worte „und elektronischen Sicherheitsdaten“ eingefügt.

⁽¹⁾ ABL L 197 vom 18.7.1987, S. 33.

⁽²⁾ ABL L 325 vom 29.11.1988, S. 55.

- c) In Absatz 4 werden die Worte „nach Anhang I“ durch die Worte „nach den Anhängen I und I B“ ersetzt.

5. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Der Unternehmer 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.“

6. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Unternehmer händigt den Fahrern von Fahrzeugen mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, daß beschädigte oder von einem zuständigen Kontrollbeamten beschlagnahmte Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Unternehmer 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 einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüstet, tragen der Unternehmer 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.“

b) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(3) Die in Anhang I B beschriebene Fahrerkarte wird dem Fahrer auf seinen Antrag von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, erteilt.

Ein Mitgliedstaat kann verlangen, daß jeder Fahrer, der der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 unterliegt und seinen gewöhnlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats hat, Inhaber der Fahrerkarte ist.

- a) Im Sinne dieser Verordnung gilt als „gewöhnlicher Wohnsitz“ der Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder — im Fall 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. Dies ist nicht erforderlich, wenn sich die Person in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält.

- b) Die Fahrer erbringen den Nachweis über ihren gewöhnlichen Wohnsitz anhand aller geeigneten Mittel, insbesondere des Personalausweises oder jedes anderen beweiskräftigen Dokuments.

- c) Bestehen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Fahrerkarte ausstellt, Zweifel über die Richtigkeit der Angabe des gewöhnlichen Wohnsitzes nach Buchstabe b) oder sollen bestimmte spezifische Kontrollen vorgenommen werden, so können diese Behörden nähere Auskünfte oder zusätzliche Belege verlangen.

- (4) a) Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats versieht gemäß Anhang I B die Fahrerkarte mit den persönlichen Daten des Fahrers.

Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte darf fünf Jahre nicht überschreiten.

Der Fahrer darf nur Inhaber einer einzigen Fahrerkarte sein. Er darf nur seine eigene persönliche Fahrerkarte benutzen. Er darf weder eine defekte Fahrerkarte benutzen, noch eine Fahrerkarte, deren Gültigkeit abgelaufen ist.

Wird eine neue Fahrerkarte ausgestellt, die die alte ersetzt, erhält die neue Karte die gleiche Ausstellungsnummer, der Index wird jedoch um eins erhöht. Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis verlorener und defekter Fahrerkarten.

Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte stellt die ausstellende Behörde binnen fünf Werktagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags eine Ersatzkarte aus.

Bei Antrag auf Erneuerung einer Karte, deren Gültigkeitsdauer abläuft, stellt die Behörde vor Ablauf der Gültigkeit eine neue Karte aus, sofern sie den Antrag bis zu der in Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Frist erhalten hat.

- b) Fahrerkarten werden nur Antragstellern ausgestellt, die der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 unterliegen.

- c) Die Fahrerkarte ist persönlich. Während ihrer Gültigkeitsdauer darf sie unter keinen Umständen entzogen oder ihre Gültigkeit ausgesetzt werden, es sei denn, die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats stellt fest, 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 die vorgenannten 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.

- d) Die Fahrerkarten werden von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt.

Hat der Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Fahrerkarte seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er einen Antrag auf Umtausch seiner Karte gegen eine gleichwertige Fahrerkarte stellen; es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaats gegebenenfalls zu prüfen, ob die vorgelegte Karte tatsächlich noch gültig ist.

Die Mitgliedstaaten, die einen Umtausch vornehmen, senden die einbehaltene Karte den Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und begründen ihr Vorgehen.

- e) Wird eine Fahrerkarte von einem Mitgliedstaat ersetzt oder umgetauscht, so wird dieser Vorgang ebenso wie jede weitere Ersetzung oder Erneuerung in dem betreffenden Mitgliedstaat erfaßt.
- f) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle für die Vermeidung einer Fälschung von Fahrerkarten erforderlichen Maßnahmen.

(5) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, daß die für die Überwachung der Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (*) erforderlichen Daten, die von den Kontrollgeräten gemäß Anhang I B dieser Verordnung aufgezeichnet werden, nach ihrer Aufzeichnung mindestens 365 Tage lang

gespeichert bleiben und unter solchen Bedingungen, die die Sicherheit und Richtigkeit der Angaben garantieren, zugänglich gemacht werden können.

(*) ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27.“

7. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) in Absatz 1

- wird folgender Unterabsatz nach Unterabsatz 1 eingefügt:

„Fahrer, die die Erneuerung ihrer Fahrerkarte wünschen, müssen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben, spätestens fünfzehn Werktage vor Ablauf der Gültigkeit der Karte einen entsprechenden Antrag stellen.“;

- wird folgender Unterabsatz nach Unterabsatz 3 angefügt:

„Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte müssen die Fahrer bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben, binnen sieben Kalendertagen einen Antrag auf Ersetzung der Karte stellen.“

b) Absatz 4 erhält folgenden Wortlaut:

„(4) Jeder Mitgliedstaat kann für die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge gestatten, daß die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b) und c) genannten Zeiträume sämtlich unter dem Zeichen □ eingetragen werden.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(5a) Der Fahrer gibt in das Kontrollgerät gemäß Anhang I B das Symbol des Landes, in dem er seinen Arbeitstag beginnt, und das Symbol des Landes ein, 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 sie der Kommission von diesem Mitgliedstaat vor dem 1. April 1998 mitgeteilt worden sind und ihre Zahl nicht über zwanzig liegt.

Die Eingaben der vorgenannten Daten werden vom Fahrer vorgenommen; sie können entweder völlig manuell oder, wenn das Kontrollgerät an ein satellitengestütztes Standortbestimmungssystem angeschlossen ist, automatisch sein.“

d) Zu Beginn des Absatzes 6 Unterabsatz 1 werden die Worte „Das Gerät“ durch die Worte „Das Kontrollgerät gemäß Anhang I“ ersetzt.

e) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgerüstet ist, muß er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit folgendes vorlegen können:

- die Schaubblätter für die laufende Woche sowie in jedem Fall das Schaubblatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist,
- die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und
- die Ausdrücke aus dem Kontrollgerät gemäß Anhang I B, falls der Fahrer in dem im ersten Gedankenstrich genannten Zeitraum ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem solchen Gerät ausgerüstet ist.

Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüstet ist, muß er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit folgendes vorlegen können:

- die Fahrerkarte, deren Inhaber er ist, und
- die Schaubblätter für den Zeitraum gemäß Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgerüstet ist.

Ein ermächtigter Kontrollbeamter kann die Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 überprüfen, indem er die Schaubblätter, die im Kontrollgerät oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige oder Ausdruck) oder anderenfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung (beispielsweise der Bestimmungen des Artikels 16 Absätze 2 und 3) rechtfertigt, analysiert.“

f) Folgender Absatz wird angefügt:

„(8) Die Verfälschung, Unterdrückung oder Vernichtung von Aufzeichnungen auf dem Schaubblatt, des Speicherinhalts des Kontrollgerätes bzw. der Fahrerkarte sowie der von dem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgedruckten Dokumente ist verboten. Dies gilt in gleicher Weise für Manipulationen am Kontrollgerät, am

Schaubblatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder die ausgedruckten Dokumente verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden können. Im Fahrzeug darf keine Einrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.“

8. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Kontrollgerätes haben die Fahrer auf dem Schaubblatt (den Schaubblättern) oder auf einem besonderen, entweder dem Schaubblatt oder der Fahrerkarte beizufügenden Blatt die Angaben über die Zeitgruppen zu vermerken, sofern sie vom Kontrollgerät nicht mehr einwandfrei verzeichnet oder ausgedruckt werden.

Bei Verlust, Diebstahl, Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte läßt der Fahrer am Ende der Fahrt die Angaben über die Zeitgruppen ausdrucken, die das Kontrollgerät aufgezeichnet hat, macht auf dem Ausdruck Angaben zu seiner Person (Nummer der Fahrerkarte und/oder Name und/oder Nummer des Führerscheins) und versieht ihn mit seiner Unterschrift.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) 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 ist den zuständigen Behörden des Staats, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, ordnungsgemäß zu melden.

Der Verlust einer Fahrerkarte ist den zuständigen Behörden des ausstellenden Staates sowie, sofern es sich nicht um denselben Staat handelt, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ordnungsgemäß zu melden.

Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das 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.

Handelt es sich bei den Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, nicht um die Behörden, die die Fahrerkarte ausgestellt haben, und müssen diese die Fahrerkarte erneuern, ersetzen oder austauschen, teilen sie den Behörden, die die bisherige Karte ausgestellt haben, die genauen Gründe für die Erneuerung, die Ersetzung oder den Austausch mit.“

9. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

(1) Die Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 18 erlassen.

(2) Die technischen Spezifikationen für folgende Punkte des Anhangs I B werden möglichst bald und wenn möglich vor dem 1. Juli 1998 nach demselben Verfahren festgelegt:

a) Kapitel II

- Buchstabe d) Abschnitt 17:
Anzeige und Ausdruck bei Systemstörungen des Kontrollgeräts;
- Buchstabe d) Abschnitt 18:
Anzeige und Ausdruck bei Fehlfunktionen der Fahrerkarte;
- Buchstabe d) Abschnitt 21:
Anzeige und Ausdruck von zusammenfassenden Berichten;

b) Kapitel III

- Buchstabe a) Abschnitt 6.3:
Normen für den Schutz der elektronischen Anlagen in Fahrzeugen gegen elektrische Interferenzen und magnetische Felder;
- Buchstabe a) Abschnitt 6.5:
Schutz (Sicherheit) des Gesamtsystems;
- Buchstabe c) Abschnitt 1:
Warnsignal bei internen Fehlfunktionen des Kontrollgeräts;
- Buchstabe c) Abschnitt 5:
Art der Warnsignale;
- Buchstabe f):
Zulässige Fehlergrenzen;

c) Kapitel IV Buchstabe A:

- Abschnitt 4:
Normen;
- Abschnitt 5:
Sicherheit einschließlich des Datenschutzes;
- Abschnitt 6:
Temperaturspanne;
- Abschnitt 8:
elektrische Merkmale;

— Abschnitt 9:
logische Struktur der Fahrerkarte;

— Abschnitt 10:
Funktionen und Befehle;

— Abschnitt 11:
grundlegende Dateien;

Kapitel IV Buchstabe B;

d) Kapitel V:

Drucker und Standardausdrucke.“

10. Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

(1) Wird auf das Verfahren dieses Artikels Bezug genommen, wird die Kommission von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen nicht mit der Stellungnahme des Ausschusses überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat innerhalb von drei Monaten nach seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.“

11. Der im Anhang zu dieser Verordnung wiedergegebene Anhang I B wird angefügt.

Artikel 2

(1) a) Die Fahrzeuge, die vierundzwanzig Monate nach dem Datum der Veröffentlichung — im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* — des Rechtsakts, der nach Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in der Fassung der vorliegenden Verordnung anzunehmen ist, erstmals zum Verkehr zugelassen sind, müssen mit einem Kontrollgerät gemäß den Bestimmungen des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sein.

b) Ab dem Inkrafttreten des Buchstabens a) unterliegen Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer Höchstmasse von mehr als 10 t sowie Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einer Höchstmasse von mehr als 12 t, die ab dem 1. Januar 1996 erstmals zum Verkehr zugelassen sind, im Fall der Ersetzung des Kontrollgeräts, mit dem sie ausgerüstet sind, den Bestimmungen des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, sofern die Übermittlung der Signale an dieses Gerät völlig elektrisch erfolgt.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die Fahrerkarten spätestens einundzwanzig Monate nach dem Datum der Veröffentlichung des in Absatz 1 Buchstabe a) genannten Rechtsakts ausstellen zu können.

(3) Sollte zwölf Monate nach dem Datum der Veröffentlichung des in Absatz 1 genannten Rechtsakts keine EG-Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät gemäß Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erteilt worden sein, so unterbreitet die Kommission dem Rat einen Vorschlag zur Verlängerung der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Fristen.

(4) Die Fahrer, die vor dem in Absatz 2 genannten Zeitpunkt ein Fahrzeug lenken, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist, und denen die zuständigen Behörden noch keine Fahrerkarte ausstellen konnten, drucken am Ende ihres Arbeitstags die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Angaben zu den Zeitgruppen aus, übertragen die Angaben, die ihre Identifizierung ermöglichen (Name und/oder Nummer des Führerscheins), auf das ausgedruckte Dokument und unterzeichnen es.

Artikel 3

Die Richtlinie 88/599/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Gegenstand der Straßenkontrollen sind

— die Tageslenkzeiten, die Unterbrechungen und die täglichen Ruhezeiten. Bei eindeutigen Anzeichen für Unregelmäßigkeiten erstrecken sie sich auch auf die Schaublätter der vorangegangenen Tage, die gemäß Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. .../98 (*) im Fahrzeug mitgeführt werden müssen, und/oder auf die Angaben, die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder in dem Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang I B gespeichert worden sind;

— gegebenenfalls für die in Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannte Zeit etwaige Überschreitungen der höchstzulässigen Geschwindigkeit für das Fahrzeug; diese werden definiert als Zeiträume von mehr als einer Minute, in denen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Fahrzeugen der Klasse N₃ mehr als 90 km/h oder bei Fahrzeugen der Klasse M₃ mehr als 105 km/h beträgt — wobei für die Klassen N₃ und M₃ die Definitionen in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG (**) gelten;

— gegebenenfalls momentane Geschwindigkeiten des Fahrzeugs, wie sie vom Kontrollgerät während höchstens der letzten 24 Stunden der Einsatzzeit des Fahrzeugs aufgezeichnet worden sind;

— gegebenenfalls die letzte wöchentliche Ruhezeit;

— das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Mißbrauchs des Geräts und/oder der Fahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Dokumente.

(*) Verordnung (EG) Nr. .../98 des Rates vom ... zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 88/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 (ABl. L ...).

(**) Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/27/EG (ABl. L 233 vom 25.8.1997, S. 1).“

2. Artikel 4 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Im Sinne dieses Artikels sind Kontrollen, die bei den zuständigen Behörden anhand der von den Unternehmen auf Verlangen dieser Behörden vorgelegten

einschlägigen Unterlagen und/oder Daten durchgeführt werden, den Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen gleichgestellt.“

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

Geschehen zu ...

Artikel 4

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

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG

„ANHANG I B

VORSCHRIFTEN ÜBER BAU, PRÜFUNG, EINBAU UND NACHPRÜFUNG

I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck

a) **Kontrollgerät**

sämtliche für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmten Geräte zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen, Aufzeichnen und Speichern von Angaben über die Fahrt des Fahrzeugs sowie über bestimmte Arbeitszeiten der Fahrer. Diese Ausrüstung umfaßt Kabel, Sensoren, eine elektronische Einheit zur Speicherung der Fahrerdaten für den Fahrer, einen (zwei) Kartenleser für eine oder zwei Fahrerkarten, einen eingebauten oder unabhängigen Drucker, Anzeigeeinrichtungen und Einrichtungen zum Übertragen der gespeicherten Daten, Einrichtungen zum Anzeigen und Ausdrucken von Informationen auf Verlangen sowie Einrichtungen für die Eingabe des Ortes des Beginns und des Ortes des Endes des Arbeitstages;

b) **Massenspeicher**

ein in das Kontrollgerät eingebautes elektronisches Speichersystem mit einer Speicherkapazität für die Daten von mindestens 365 Kalendertagen. Der Speicher ist so zu schützen, daß ein unbefugter Zugriff auf die Daten und deren Manipulierung ausgeschlossen und alle entsprechenden Versuche entdeckt werden;

c) **Fahrerkarte (Speicherkarte)**

ein von den Behörden des Mitgliedstaats zugeteiltes entnehmbares, persönliches Übertragungs- und Speichermedium eines Fahrers für dessen Identifizierung und die Speicherung der wichtigsten Daten. Format und technische Spezifikationen der Fahrerkarte müssen den Vorschriften nach Kapitel IV dieses Anhangs entsprechen;

d) **Konstante des Kontrollgeräts**

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

e) **Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs**

eine Kenngröße, die den Zahlenwert des Ausgangssignals angibt, das am Anschlußstutzen für das Kontrollgerät am Kraftfahrzeug (Getriebestutzen bzw. Radachse) bei einer unter normalen Prüfbedingungen zurückgelegten Wegstrecke von einem Kilometer (vgl. Kapitel VII Buchstabe e)) entsteht. Die Wegdrehzahl wird in Umdrehungen je Kilometer ($w = \dots \text{ U/km}$) oder in Impulsen je Kilometer ($w = \dots \text{ Imp/km}$) ausgedrückt;

f) **tatsächlicher Umfang der Fahrzeugreifen**

den Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muß unter normalen Prüfbedingungen erfolgen (vgl. Kapitel VII Buchstabe e)) und wird in folgender Form ausgedrückt: $l = \dots \text{ mm}$; gegebenenfalls kann die Messung der betreffenden Strecken auf eine theoretische Berechnung gestützt werden, wobei die Verteilung des höchstzulässigen Gesamtgewichts auf die Achsen berücksichtigt wird;

g) **Prüfstellenkarte (Speicherkarte)**

ein entnehmbares Datenübertragungs- und Speichermedium, das im Kartenleser des Kontrollgeräts verwendet wird; sie wird von den Behörden der Mitgliedstaaten den von ihnen zugelassenen Stellen zugeteilt. Durch diese Speicherkarte wird die jeweilige Stelle ausgewiesen; sie dient der Prüfung, der Kalibrierung und der Programmierung des Kontrollgeräts;

h) Kontrollkarte (Speicherkarte)

ein entnehmbares Datenübertragungs- und Speichermedium, das im Kartenleser des Kontrollgeräts verwendet wird; die Kontrollkarte wird von den Behörden der Mitgliedstaaten den zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt, damit diese im Massenspeicher oder auf Fahrerkarten gespeicherte Daten lesen, ausdrucken und/oder übertragen können;

i) Unternehmenskarte (Speicherkarte)

ein entnehmbares Datenübertragungs- und Speichermedium; die Unternehmenskarte wird dem Eigentümer von Fahrzeugen, in die das Kontrollgerät eingebaut ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten zugeteilt.

Die Unternehmenskarte ermöglicht die Anzeige, die Übertragung und den Ausdruck der Daten, die in dem (den) Kontrollgerät(en) gespeichert sind, die in dem (den) dem Unternehmen gehörenden Fahrzeug(en) eingebaut sind;

j) Kalendertag

einen von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr dauernden Tag. Alle Kalendertage beziehen sich auf UTC-Zeitangaben (koordinierte Weltzeit);

k) Übertragung

das Kopieren eines Teils oder aller im Massenspeicher eines Fahrzeugs oder der im Speicher der Fahrerkarte enthaltenen Daten.

Bei der Übertragung dürfen gespeicherte Daten weder verändert noch gelöscht werden.

Die übertragenen Daten werden so geschützt, daß Manipulationsversuche entdeckt werden können; die Herkunft der übertragenen Daten muß feststellbar sein.

Übertragene Daten werden in einem Format gespeichert, das von jeder befugten Person verwendet werden kann;

l) Fahrzeugkennnummer

Nummer(n), mit deren Hilfe das Fahrzeug anhand seiner Identifizierungsnummer ‚VIN‘ und/oder seiner Kennzeichenummer ‚VRN‘ identifiziert werden kann.

II. ALLGEMEINE FUNKTIONSMERKMALE DES KONTROLLGERÄTS

Das Gerät muß die folgenden Daten aufzeichnen, speichern, anzeigen und ausdrucken können:

a) Aufzeichnung und Speicherung im Massenspeicher

1. die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke mit einer Fehlergenauigkeit von 1 km;
2. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs:
 - 2.1. die momentane Geschwindigkeit des Fahrzeugs während der letzten 24 Betriebsstunden mit einer Meßfrequenz von 1 s;
 - 2.2. Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit durch das Fahrzeug, definiert als Zeitraum, in dem bei Fahrzeugen der Klasse N₃ die Geschwindigkeit von 90 km/h bzw. bei Fahrzeugen der Klasse M₃ die Geschwindigkeit von 105 km/h für über eine Minute überschritten wurde (mit Angabe von Uhrzeit, Datum, höchster erzielter Geschwindigkeit und Durchschnittsgeschwindigkeit während des Zeitraums);
3. die Zeitabschnitte der Lenkzeit (Datum und Uhrzeiten) mit einer Fehlergenauigkeit von einer Minute;
4. die sonstigen Arbeits- und die Bereitschaftszeiten (Datum und Uhrzeiten) mit einer Fehlergenauigkeit von einer Minute;
5. die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten (Datum und Uhrzeiten) mit einer Fehlergenauigkeit von einer Minute;
6. für elektronische Kontrollgeräte, d.h. Geräte, die durch elektrisch übertragene Signale des Geschwindigkeits- und Weggebers betrieben werden, jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgeräts (mit Ausnahme der Beleuchtung), der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber mit Datum, Uhrzeit, Dauer und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte;

7. die Ausstellungsnummer der Fahrerkarte mit Datum und Uhrzeit der Einsetzung und Entnahme;
8. bei allen Fahrerkarten, die nach einer Verwendung in einem anderen Kontrollgerät erstmals eingesetzt werden:
 - derzeitige Lenkzeit seit der letzten Arbeitsunterbrechung oder Ruhezeit;
 - Tageslenkzeit seit der letzten mindestens achtstündigen Ruhezeit;
 - Tageslenkzeiten zwischen zwei mindestens achtstündigen Ruhezeiten während der letzten 27 Kalendertage mit Angabe von Datum, Uhrzeit und Dauer;
 - Gesamtlenkzeit der laufenden Woche sowie der vorangehenden Woche und die Gesamtlenkzeit der beiden vollständigen vorangehenden Wochen;
 - mindestens achtstündige Ruhezeiten des Tages und der vorhergehenden 27 Tage, jeweils mit Angabe von Datum, Uhrzeit und Dauer;
 - Fahrzeugkennnummer (VRN) der gelenkten Fahrzeuge;
9. Datum, Uhrzeit und Dauer von Fahrten ohne bzw. mit defekter Fahrerkarte;
10. die registrierten Angaben zum Ort des Beginns und zum Ort des Endes des Arbeitstages;
11. automatisch erkennbare Systemstörungen des Kontrollgeräts mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte;
12. Fehlfunktionen der Fahrerkarte, mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte;
13. Nummer der Speicherkarte des zugelassenen Installateurs/der zugelassenen Werkstatt mindestens mit Datum der letzten Einbauprüfung und/oder Datum der letzten regelmäßigen Inspektion des Kontrollgeräts gemäß Kapitel VII Buchstaben c) und d);
14. Nummer der Kontrollkarte mit Datum der Einsetzung und Angabe der Art der Kontrolle (Anzeige, Ausdruck, Übertragung). Bei Übertragungen muß der betreffende Zeitraum gespeichert werden;
15. Uhrzeitverstellung mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Karte;
16. Status der Fahrzeugführung (Einmannbetrieb/Team — Fahrer/Fahrer);

b) Speicherung auf der Fahrerkarte

1. die wichtigsten Daten der unter Buchstabe a) Abschnitte 3, 4 und 5 aufgeführten Zeiten über einen Zeitraum von mindestens 28 unmittelbar vorhergehenden Kalendertagen zusammen mit der Fahrzeugkennnummer ‚VRN‘ des gelenkten Fahrzeugs und den Daten gemäß Buchstabe a) Abschnitte 10, 14 und 16;
2. die Ereignisse und Störungen gemäß Buchstabe a) Abschnitte 6, 11 und 15 sowie die Fahrzeugkennnummer ‚VRN‘ des gelenkten Fahrzeugs;
 - 2.1. Datum und Uhrzeit der Einsetzung und der Entnahme der Fahrerkarte und die im entsprechenden Zeitraum zurückgelegte Strecke;
 - 2.2. Datum und Uhrzeit der Einsetzung und der Entnahme der Karte des zweiten Fahrers und deren Ausstellungsnummer;
3. Auf der Fahrerkarte sind die Daten so aufzuzeichnen und zu speichern, daß deren Manipulierung unmöglich ist;

c) Aufzeichnung und Speicherung im Fall von zwei Fahrern

bei von zwei Fahrern gelenkten Fahrzeugen ist die unter Buchstabe a) Abschnitt 3 aufgeführte Lenkzeit auf der Fahrerkarte des Fahrers, der das Fahrzeug lenkt, aufzuzeichnen und zu speichern. Das Kontrollgerät muß die Angaben gemäß Buchstabe a) Abschnitte 4 und 5 gleichzeitig, aber klar unterschieden, im Massenspeicher und auf den beiden Fahrerkarten aufzeichnen und speichern;

d) Anzeige und Ausdruck auf Verlangen eines befugten Nutzers

1. Ausstellungsnummer der Fahrerkarte; Ende der Geltungsdauer;
2. Name und Vorname des Fahrers, für den die Karte ausgestellt worden ist;
3. laufende Lenkzeit seit der letzten Unterbrechung oder Ruhezeit;
4. Gesamttagelenkzeit nach der letzten Ruhezeit von mindestens acht Stunden;
5. alle Tageslenkzeiten zwischen zwei Ruhezeiten von mindestens acht Stunden während der vorangehenden 27 Tage, an denen der Fahrer ein Fahrzeug gelenkt hat, mit Datum, Uhrzeit und Dauer;
6. Gesamtlenkzeit der laufenden Woche sowie der vorangehenden Woche und Gesamtzeiten der beiden vollständigen vorangehenden Wochen;
7. sonstige Arbeits- und Bereitschaftszeiten;
8. Ruhezeiten von mindestens acht Stunden Dauer an dem betreffenden Tag und den vorangehenden 27 Tagen, jeweils mit Datum, Uhrzeit und Dauer;
9. Kennnummer ‚VRN‘ der vom Fahrer zumindest während der vorhergehenden 28 Kalendertage gelenkten Fahrzeuge mit der zurückgelegten Wegstrecke pro Fahrzeug und Tag, Uhrzeit des ersten Einsetzens und der letzten Entnahme der Fahrerkarte sowie Uhrzeit des Fahrzeugwechsels;
10. Uhrzeitverstellung mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte;
11. Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgeräts mit Datum, Uhrzeit, Dauer und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte (wie unter Buchstabe a) Abschnitt 6 beschrieben);
12. Unterbrechung der Verbindung zwischen dem Geschwindigkeits- und Weggeber und dem Fahrzeug mit Datum, Uhrzeit, Dauer und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte (wie unter Buchstabe a) Abschnitt 6 beschrieben);
13. Kennnummern ‚VIN‘ und/oder ‚VRN‘ des gelenkten Fahrzeugs;
14. Lenkzeiten ohne Fahrerkarte (wie unter Buchstabe a) Abschnitt 9 beschrieben) während der letzten 28 Kalendertage;
15. Einzelheiten der über den Fahrer gespeicherten Informationen (wie unter Buchstabe c) beschrieben);
16. die registrierten Angaben zum Ort des Beginns und zum Ort des Endes des Arbeitstages;
17. automatisch erkennbare Systemstörungen des Kontrollgeräts, mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte;
18. Fehlfunktionen der Fahrerkarte mit Datum und Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte;
19. die Nummer der Kontrollkarte mit Datum der Einsetzung der Kontrollkarte und Art der Kontrolle (Anzeige, Ausdruck, Übertragung). Bei Übertragungen muß der betreffende Zeitraum gespeichert werden;
20. in der laufenden Woche — einschließlich des letzten Tages der vorangegangenen Woche — aufgetretene Geschwindigkeitsüberschreitungen gemäß Buchstabe a) Abschnitt 2.2 mit Datum, Uhrzeit und Ausstellungsnummer der Fahrerkarte;
21. zusammenfassende Berichte, die insbesondere die Überwachung der Einhaltung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3831/85 sowie der Richtlinie 88/599/EWG erlauben.

III. BAUART- UND FUNKTIONSMERKMALE DES KONTROLLGERÄTS**a) Allgemeines**

- 1.1. Werden Zusatzeinrichtungen in das Kontrollgerät eingebaut oder daran angeschlossen, dürfen sie unabhängig davon, ob sie zugelassen sind oder nicht, die einwandfreie Arbeitsweise des Kontrollgeräts weder faktisch noch potentiell beeinträchtigen. Das Kontrollgerät muß mit diesen eingebauten Zusatzeinrichtungen zur Genehmigung vorgelegt werden.

- 1.2. Das Kontrollgerät muß unter allen gewöhnlich im Gebiet der Gemeinschaft anzutreffenden klimatischen Bedingungen korrekt funktionieren können.

2. *Werkstoffe*

- 2.1. Alle Bauteile des Kontrollgeräts müssen aus Werkstoffen mit hinreichender Stabilität und mechanischer Festigkeit sowie mit elektrischer und magnetischer Stabilität bestehen.
- 2.2. Jede Änderung eines Teils des Geräts oder der Art der zu seiner Herstellung verwendeten Werkstoffe bedarf einer vorherigen Genehmigung der Behörde, die die Bauartgenehmigung für das Kontrollgerät erteilt hat.

3. *Messung der zurückgelegten Wegstrecke*

Die zurückgelegten Wegstrecken können gemessen und aufgezeichnet werden:

- beim Vorwärts- und Rückwärtsfahren oder
- nur beim Vorwärtsfahren.

Eine Aufzeichnung der bei Rückwärtsfahrt zurückgelegten Wegstrecken darf die Klarheit und Genauigkeit der übrigen Aufzeichnungen in keiner Weise beeinträchtigen.

4. *Messung der Geschwindigkeit*

- 4.1. Der Meßbereich des Geschwindigkeitsmeßgeräts ist in der Bauartgenehmigung festgelegt.
- 4.2. Eigenfrequenz und Dämpfung des Meßwerks müssen so bemessen sein, daß die Anzeige und die Aufzeichnung der Geschwindigkeit im Meßbereich Beschleunigungen bis zu 2 m/s^2 innerhalb der Fehlergrenzen folgen können.

5. *Messung der Zeit (Uhr)*

Die Zeitmessung erfolgt digital. Eine Neueinstellung der Zeit ist erforderlichenfalls in einer zugelassenen Werkstatt vorzunehmen. Die interne Uhr ist auf UTC einzustellen. Der Fahrer kann die auf der Anzeigevorrichtung sichtbare Zeitangabe ändern.

- 5.1. Die Zeitmessung erfolgt automatisch durch das Kontrollgerät.
- 5.2. Die Uhrzeit im Speichermodul kann nur verstellt werden, wenn die Karte einer zugelassenen Werkstatt eingelegt ist.

6. *Beleuchtung und Schutz*

- 6.1. Die Anzeigeeinrichtungen müssen ausreichend und blendfrei beleuchtet sein.
- 6.2. Zur Gewährleistung normaler Betriebsbedingungen müssen alle Teile des Geräts gegen Feuchtigkeit und Staub sowie außerdem durch plombierbare Gehäuse gegen Eingriffe geschützt sein.
- 6.3. Der Schutz gegen elektrische Interferenzen und magnetische Felder muß den für elektronische Anlagen in Fahrzeugen geltenden Normen entsprechen.
- 6.4. Die Verbindungskabel zwischen dem Kontrollgerät und dem Transmitter müssen durch elektronische Überwachung wie etwa eine Signalverschlüsselung geschützt sein, die im System vorhandene Einrichtungen aufspürt, die für den ordnungsgemäßen Betrieb des Kontrollgeräts nicht erforderlich sind und ihn bei Anschluß oder Inbetriebnahme durch Kurzschluß, Störungen, Änderung der elektronischen Daten des Geschwindigkeits- und Weggebers oder durch Duplikation an sich zugelassener Einrichtungen verhindern könnten.

6.5. Das gesamte System einschließlich der Verbindungen zu dem Geschwindigkeits- und Wegegeber muß manipulationssicher sein.

6.6. Das Kontrollgerät muß mit einer automatischen Fehlererkennung ausgestattet sein.

b) Anzeigeeinrichtungen

Die Anzeigen müssen außerhalb des Kontrollgeräts auch bei zwei Fahrern deutlich, einfach und fehlerfrei ablesbar sein.

Ein Anzeigegerät muß auf Verlangen die Daten nach Kapitel II Buchstabe d) anzeigen. Sie können auf Wunsch gezielt ausgewählt oder der Reihe nach angezeigt werden.

c) Warnsignale

1. Ein mindestens 30 Sekunden langes Warnsignal an den Fahrer, wenn das Fahrzeug benutzt wird und
 - keine Fahrerkarte eingeführt wurde;
 - die Karte nicht ordnungsgemäß funktioniert;
 - die Fahrerkarte in das falsche Lesegerät eingeführt wurde;
 - das Kontrollgerät eine oder mehrere interne Fehlfunktionen und insbesondere die in Kapitel II Buchstabe d) Abschnitte 17 und 18 genannten Fehlfunktionen entdeckt hat;
 - die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Kapitel II Buchstabe a) Abschnitt 2.2 überschritten wird.
2. Ein Warnsignal an den Fahrer 15 Minuten vor dem Zeitpunkt der Überschreitung und zum Zeitpunkt der Überschreitung der 4 1/2-stündigen Lenkzeit pro Lenkzeitabschnitt und der 9-stündigen Tageslenkzeit.
3. Ein Warnsignal an den Fahrer 15 Minuten vor dem Zeitpunkt der Nichteinhaltung und zum Zeitpunkt der Nichteinhaltung der achtstündigen Tagesruhezeit bei deren Nichteinhaltung während der letzten 24 Stunden.

4. Auf Wunsch des Fahrzeugeigentümers können zusätzliche Warnvorrichtungen eingebaut werden.

5. Art der Warnsignale

Die Warnsignale sind entweder akustischer oder visueller Art oder eine Kombination von beidem und müssen vom Benutzer klar zu erkennen sein.

d) Speichermodul

1. Die Speicherung der Zeitgruppen nach Kapitel II Buchstabe a) Abschnitte 3, 4 und 5 erfolgt bei allen Tätigkeits- und Statusänderungen.
2. Die Lenkzeiten werden bei fahrendem Fahrzeug automatisch gespeichert.
3. Die anderen unter Artikel 15 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b), c) und d) der Verordnung aufgeführten Zeitgruppen sind, erforderlichenfalls über einen Wählschalter, einzeln zu speichern.

e) Markierungen

1. Neben den Anzeigen des Kontrollgeräts müssen folgende Markierungen angebracht sein:
 - in der Nähe der Zahl, die die zurückgelegte Wegstrecke anzeigt, die Maßeinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit der Abkürzung ,km';
 - in der Nähe der Zahl, die die Geschwindigkeit anzeigt, die Abkürzung ,km/h'.

2. Das auf dem Kontrollgerät sichtbar angebrachte Typenschild muß folgende Angaben enthalten:

- Name und Anschrift des Herstellers;
- Fabriknummer und Baujahr;
- Prüfzeichen des Kontrollgerätetyps;
- die Kontrollgerätkonstante in der Form „ $k = \dots \text{ U/km}^4$ “ oder „ $k = \dots \text{ Imp/km}^4$ “;
- gegebenenfalls der Geschwindigkeitsmeßbereich in der in Abschnitt 1 angegebenen Form.

Diese Angaben müssen auch vom Kontrollgerät auf Abruf angezeigt werden können.

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

1. Die zulässigen Fehlergrenzen betreffen die zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit und die Zeit und werden auf dem Prüfstand vor dem Einbau sowie unter den in Kapitel VII genannten Bedingungen beim Einbau und bei den regelmäßigen Nachprüfungen sowie während des Betriebs gemessen.
2. Die unter Nummer 1 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten für extreme Temperaturen entsprechend den im Gebiet der Gemeinschaft gewöhnlich anzutreffenden klimatischen Bedingungen.

IV. SPEICHERKARTEN

A. FAHRERKARTE

1. Einstecken/Entnehmen

Das Kontrollgerät muß so ausgelegt sein, daß die Fahrerkarte nach dem ordnungsgemäßen Einstecken in den Kartenleser einrastet und die auf der Fahrerkarte gespeicherten relevanten Daten automatisch im Massenspeicher des Kontrollgeräts gespeichert werden. Das Entnehmen der Fahrerkarte darf nur bei stehendem Fahrzeug und nach der Speicherung der jeweiligen Daten auf die Fahrerkarte möglich sein.

2. Speicherkapazität der Fahrerkarte

Die Speicherkapazität der Fahrerkarte muß ausreichen, um mindestens die Daten von 28 Kalendertagen gemäß Kapitel II Buchstabe c) für den jeweiligen Fahrer speichern zu können. Ist die Fahrerkarte voll, werden die ältesten Daten durch neue überschrieben.

3. Sichtbare Daten

Seite 1 enthält

- a) das großgedruckte Wort „Fahrerkarte“ bzw. seine Entsprechung in der Sprache bzw. den Sprachen des ausstellenden Mitgliedstaats;

der Ausdruck „Fahrerkarte“ in den übrigen Gemeinschaftssprachen, der so zu drucken ist, daß er den Hintergrund der Genehmigung bildet:

es:	TARJETA DEL CONDUCTOR
dk:	FØRERKORT
d:	FAHRERKARTE
gr:	KAPTA OΔΗΓΟΥ
en:	DRIVER CARD
f:	CARTE DE CONDUCTEUR
ga:	CÁRTA TIOMÁNAÍ

i:	CARTA DEL CONDUCENTE
nl:	BESTUURDESKAART
p:	CARTÃO DE CONDUTOR
fi:	KULJETTAJAKORTTI
s:	FÖRARKORT;

- b) den Namen des Mitgliedstaats, der die Karte ausstellt (fakultativ);
- c) das Unterscheidungszeichen des ausstellenden Mitgliedstaats im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen:

B	Belgien
DK	Dänemark
D	Deutschland
GR	Griechenland
E	Spanien
F	Frankreich
IRL	Irland
I	Italien
L	Luxemburg
NL	Niederlande
A	Österreich
P	Portugal
FIN	Finnland
S	Schweden
UK	Vereinigtes Königreich;

- d) wie folgt numerierte Angaben zu der ausgestellten Karte:

1. Name des Inhabers;
2. Vorname(n);
3. Geburtsdatum und Geburtsort;
4. a) Ausstellungsdatum der Karte;
b) Ablauf der Gültigkeit der Karte;
c) ausstellende Behörde (kann auf Seite 2 angegeben werden);
d) eine andere als die in Abschnitt 5 genannte Nummer für Verwaltungszwecke (fakultativ);
5. a) Führerscheinnummer einschließlich der Nummer eines ausgestellten Ersatzführerscheins;
b) Ausstellungsnummer der Fahrerkarte einschließlich laufende Nummer einer ausgestellten Ersatzkarte;
6. Lichtbild des Inhabers;
7. Unterschrift des Inhabers;
8. Wohnort oder Adresse des Inhabers (fakultativ).

Die Angaben der Abschnitte 1, 2, 3, 4 Buchstabe b) und 5 Buchstaben a) und b) sind auch auf der Fahrerkarte gespeichert.

Seite 2 enthält

- a) eine Erläuterung zu den numerierten Angaben auf den Seiten 1 und 2 der Karte;

- b) gegebenenfalls und mit ausdrücklicher Zustimmung des Inhabers Angaben, die nicht mit der Verwaltung der Fahrerkarte im Zusammenhang stehen; jede Erschwerung der Verwendung des Modells als Fahrerkarte durch derartige Zusätze ist auszuschließen.

MUSTER EINER FAHRERKARTE GEMÄSS EG-MODELL

Seite 1

Seite 2

FAHRERKARTE **MITGLIEDSTAAT**



6. 

1. _____

2. _____

3. _____

4a. _____ 4c. _____

4b. _____ (4d.) _____

5a. _____

5b. _____

7. _____

(8.) _____



1. Name 2. Vorname 3. Geburtsdatum und -ort

4a. Datum der Ausstellung

4b. gültig bis

4c. Ausstellungsbehörde

(4d.) Nr. für nationale Verwaltungszwecke

5a. Führerschein-Nr. 5b. Fahrerkarte-Nr.

6. Lichtbild

7. Unterschrift (8.) Wohnort

Bitte zurücksenden:

NAME DER BEHÖRDE UND ADRESSE

MUSTER EINER FAHRERKARTE GEMÄSS EG-MODELL
Belgischer Führerschein (als Hinweis dienend)

BESTUURDERSKAART **KONINKRIJK BELGIE**



6. FOTO 

1. Ruyter

2. Georges

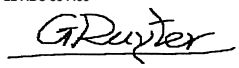
3. 01.04.73 Milano

4a. 01.07.98 4c. B-9000 Gent

4b. 30.06.03

5a. DA 003 360

5b. 11 ABC 334455

7. 

CARTE DE CONDUCTEUR **ROYAUME DE BELGIQUE**



6. PHOTO 

1. Jeanneaux

2. Herald

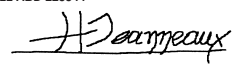
3. 01.03.74 B-7000 Mons

4a. 01.09.98 4c. B-1180 Uccle

4b. 30.08.03

5a. DB 004 380

5b. 11 ABD 223344

7. 

4. Normen

Die Fahrerkarte und das Kontrollgerät müssen den folgenden Normen entsprechen:

- ISO 7810,
- ISO 7816-1,
- ISO 7816-2,
- ISO 7816-3,
- ISO 7816-4 (Entwurf),
- ISO 10373 (Entwurf),
- den detaillierten Funktionsspezifikationen, die im Rahmen von Systemen für Kennkarten festgelegt sind, die zur Anwendung im Landverkehr bestimmt sind.

5. Sicherheit einschließlich des Datenschutzes

Die einzelnen Bestandteile der Fahrerkarte bezwecken, jede Fälschung oder Manipulierung auszuschließen und jeden Fälschungs- oder Manipulierungsversuch aufzudecken.

6. Temperaturspanne

Die Fahrerkarte muß unter allen klimatischen Bedingungen, die im Gebiet der Gemeinschaft gewöhnlich anzutreffen sind, ordnungsgemäß funktionieren können.

7. Lebensdauer

Die Karte muß bei Verwendung gemäß den Spezifikationen für Umgebung und Elektrizität während einer Dauer von fünf Jahren ordnungsgemäß funktionieren können.

8. Elektrische Merkmale

Die elektrischen Merkmale der Karte entsprechen den für elektrische Anlagen in Fahrzeugen geltenden Spezifikationen.

9. Logische Struktur der Fahrerkarte

Die logische Struktur der Karte ist so definiert, daß sie das ordnungsgemäße Funktionieren und die Kompatibilität mit jedem Kontrollgerät gemäß diesem Anhang gewährleistet.

10. Funktionen und Befehle

Die Funktionen und Befehle der Karte erfassen die Gesamtheit der in Kapitel I Buchstabe c) und in Kapitel II Buchstabe b) genannten Funktionen.

11. Grundlegende Dateien

Die grundlegenden Dateien sind im Rahmen der in Abschnitt 4 genannten Normen spezifiziert.

12. Besondere Bestimmungen

Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieses Anhangs Farben oder Markierungen wie Staatssymbole oder Sicherheitsmerkmale hinzufügen.

B. PRÜFSTELLENKARTE, KONTROLLKARTE UND UNTERNEHMENSKARTE (SPEICHERKARTEN)

Die Prüfstellenkarte, die Kontrollkarte und die Unternehmenskarte (jeweils Speicherkarten) sind so ausgelegt, daß sie im Rahmen der in Kapitel I Buchstaben g), h) und i) jeweils vorgesehenen Anwendung ordnungsgemäß funktionieren und mit jedem Kontrollgerät gemäß diesem Anhang kompatibel sind. Die Struktur dieser Karten ist dergestalt, daß nur der befugte Benutzer im strikten Rahmen der Funktionen, die jede Karte erfüllen soll, Zugang erhält.

V. DRUCKER UND STANDARD AUSDRUCKE

1. Die Drucker sind so ausgelegt, daß sie die in Kapitel II Buchstabe d) genannten Ausdrücke mit einem Auflösungs-niveau liefern, das so beschaffen ist, daß Mißverständnisse beim Lesen vermieden werden. Die Ausdrücke müssen unter normalen Aufbewahrungsbedingungen mindestens ein Jahr lang deutlich lesbar und identifizierbar bleiben. Sie müssen ihre Abmessungen und ihre Eintragungen unter normalen Feuchtigkeits- und Temperaturbedingungen bewahren.

Es muß ferner möglich sein, auf diesen Ausdrücken zusätzliche manuelle Eintragungen wie die Unterschrift des Fahrers vorzunehmen.

2. Die Mindestkapazität der Ausdrücke muß ungeachtet ihrer Form den Aufdruck der in Kapitel II Buchstabe d) genannten Angaben erlauben.

Müssen mehrere Ausdrücke zur Erhöhung der Druckkapazität miteinander verbunden werden, so müssen die Übergänge zwischen den einzelnen Ausdrücken so ausgeführt sein, daß die Angaben an den Übergängen keine Unterbrechungen aufweisen, die der Auswertung der Angaben abträglich sein könnten.

VI. EINBAU DES KONTROLLGERÄTS

a) Einbau

1. Das Kontrollgerät muß gegen unbeabsichtigte Beschädigungen geschützt sein.
2. Die Konstante des Kontrollgeräts muß von hierzu befugten Personen durch eine geeignete Justiereinrichtung an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angeglichen werden können.

Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschalteneinrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Wegdrehzahl gebracht werden, für die das Gerät auf das Fahrzeug abgestimmt wurde.

b) Einbauschild

Nach der Einbauprüfung beim Ersteinbau wird am oder im Kontrollgerät selbst oder neben dem Gerät am Fahrzeug gut sichtbar ein Einbauschild angebracht. Nach jedem Eingriff eines zugelassenen Installateurs oder einer zugelassenen Werkstatt, der eine Änderung der Eichung des Geräts erfordert, ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.

Das Einbauschild muß mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:

- Name, Anschrift oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt,
- Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs in der Form $w = \dots \text{ U/km}^2$ oder $w = \dots \text{ Imp/km}^2$,
- tatsächlicher Reifenumfang in der Form $l = \dots \text{ mm}^2$,
- Datum der Messung der Wegdrehzahl des Fahrzeugs und des wirksamen Reifenumfangs,
- die letzten acht Stellen der Fahrgestellnummer des Fahrzeugs.

c) Plombierung

1. Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:
 - a) jeder Anschluß, sofern es bei einer Trennung der Verbindung zu nicht nachweisbaren Änderungen oder Datenverlusten käme;
 - b) alle Abdeckungen von Schaltungen oder Mechanismen, bei denen Änderungen den ordnungsgemäßen Betrieb des Kontrollgeräts beeinträchtigen oder eine nicht zulässige Änderung der Merkmale des Kontrollgeräts ermöglichen würden;
 - c) das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, daß es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen läßt.
2. Unter allen Umständen muß auf dem Bauartgenehmigungsbogen angegeben werden, wo die Plombierungen angebracht sind; der Nachweis ihrer Wirksamkeit muß Teil der Bauartgenehmigungsverfahren sein.
3. Die in Abschnitt 1 Buchstabe b) genannten Plomben dürfen entfernt werden
 - in Notfällen oder
 - um einen Geschwindigkeitsbegrenzer oder ein anderes der Sicherheit im Straßenverkehr dienendes Gerät einzubauen, zu justieren oder zu reparieren, sofern das Kontrollgerät auch dann noch zuverlässig und ordnungsgemäß arbeitet und von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt (gemäß Kapitel VII) unmittelbar nach dem Einbau des Geschwindigkeitsbegrenzers bzw. eines anderen der Sicherheit im Straßenverkehr dienenden Gerätes oder andernfalls spätestens nach sieben Tagen wieder verplombt wird.

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

VII. EINBAUPRÜFUNGEN UND NACHPRÜFUNGEN

a) Zulassung der Prüfstellen (Installateure und Werkstätten)

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

b) Zertifizierung neuer oder reparierter Geräte

Für jedes neue oder reparierte Einzelgerät werden die ordnungsgemäße Arbeitsweise und die Genauigkeit der Anzeigen und Aufzeichnungen innerhalb der in Kapitel III Buchstabe f) Abschnitt 1 festgelegten Grenzen durch die in Kapitel VI Buchstabe c) Abschnitt 1 vorgesehene Plombierung oder durch eine gleichwertige Eintragung im Massenspeicher des Kontrollgeräts bescheinigt.

c) Einbauprüfung und Programmierung

1. Beim Einbau in ein Fahrzeug müssen die Kontrollgeräte und die Gesamtanlage den Vorschriften über die unter Kapitel III Buchstabe f) Abschnitt 2 festgelegten zulässigen Fehlergrenzen entsprechen.
2. Das Kontrollgerät ist wie folgt zu programmieren:
 - Datum der Einbauprüfung;
 - UTC-Zeitangabe;
 - die Kennnummern ‚VIN‘ und ‚VRN‘ des Fahrzeugs;
 - die Nummer der Karte des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt.

d) Regelmäßige Nachprüfungen

1. Regelmäßige Nachprüfungen der im Kraftfahrzeug eingebauten Ausrüstung erfolgen nach jeder Reparatur der Ausrüstung, jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des tatsächlichen Reifenumfangs und mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Überprüfung; sie können im Rahmen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge durchgeführt werden.

Überprüft werden zumindest

- die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Kontrollgeräts, einschließlich der Datenübertragung auf die und von der Werkstattkarte;
 - die Einhaltung der Bestimmungen von Kapitel III Buchstabe f) Abschnitt 2 über die zulässigen Fehlergrenzen des Geräts in eingebautem Zustand;
 - das Vorhandensein des Bauartgenehmigungszeichens auf dem Kontrollgerät;
 - das Vorhandensein des Einbauschildes;
 - die Unversehrtheit der Plomben des Geräts und der anderen Einbauteile;
 - der tatsächliche Umfang der Reifen.
2. Das Kontrollgerät ist wie folgt zu programmieren:
 - Datum der regelmäßigen Nachprüfung;
 - UTC-Zeitangabe;
 - die Kennnummern ‚VIN‘ und ‚VRN‘ des Fahrzeugs;
 - die Nummer der Karte der zugelassenen Werkstatt.
 3. Diese Nachprüfungen müssen die Ersetzung des Einbauschildes bzw. der entsprechenden digitalen Informationen im Massenspeicher des Kontrollgeräts umfassen.

e) Messung der Anzeigefehler

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

- unbeladenes Fahrzeug in fahrbereitem Zustand;
 - Reifendrucke gemäß den Angaben des Herstellers;
 - Reifenabnutzung innerhalb der nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zulässigen Grenzen;
 - Bewegungen des Fahrzeugs: Das Fahrzeug muß sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von 50 ± 5 km/h fortbewegen. Die Meßstrecke muß mindestens 1 000 m betragen;
 - die Prüfung kann auch auf einem geeigneten Prüfstand durchgeführt werden, sofern eine vergleichbare Genauigkeit gewährleistet ist.“
-

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 22. Juli 1994 einen auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c) des Vertrags gestützten Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ⁽¹⁾ und der Richtlinie 88/599/EWG ⁽²⁾ über das Kontrollgerät im Straßenverkehr übermittelt ⁽³⁾.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme am 13. Juli 1995 abgegeben ⁽⁴⁾, und der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 22. Februar 1995 Stellung genommen ⁽⁵⁾.

Aufgrund der Stellungnahme des Europäischen Parlaments hat die Kommission dem Rat am 21. November 1995 einen geänderten Vorschlag vorgelegt ⁽⁶⁾.

Der Rat hat seinen gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 189 c des EG-Vertrags am 11. Dezember 1997 festgelegt.

II. ZIEL DES VORSCHLAGS

1. Der Vorschlag bezweckt eine bessere Anwendung und striktere Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere der Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer.

Es sei an folgende Punkte erinnert:

- Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr enthält verschiedene Vorschriften für den Bau, den Einbau, die Benutzung und die Prüfung von Kontrollgeräten an Bord von Fahrzeugen für die Güter- oder Personenbeförderung im Straßenverkehr, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen ⁽⁷⁾.
- Mit dem Kontrollgerät läßt sich überprüfen, inwieweit die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, insbesondere die Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, eingehalten werden.
- In der Richtlinie 88/599/EWG des Rates werden Mindestbedingungen für die Überwachung der richtigen und einheitlichen Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) 3821/85 festgelegt.

2. Beim derzeit verwendeten Kontrollgerät werden die Daten mit Hilfe einer Schreibspitze auf eine Papierscheibe (Diagrammscheibe bzw. Schaublatt) aufgezeichnet. Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission sieht den obligatorischen Einbau folgender Einrichtungen nach einem bestimmten Zeitplan vor:

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1056/97 der Kommission (ABl. L 154 vom 12.6.1997, S. 21).

⁽²⁾ Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 325 vom 29.11.1988, S. 55).

⁽³⁾ ABl. C 243 vom 31.8.1994, S. 8.

⁽⁴⁾ ABl. C 249 vom 25.9.1995, S. 128.

⁽⁵⁾ ABl. C 110 vom 21.4.1995, S. 19.

⁽⁶⁾ ABl. C 25 vom 31.1.1996, S. 5.

⁽⁷⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1).

- entweder ein Zusatzgerät zu dem derzeit verwendeten Kontrollgerät (Tachograph);
- oder ein neues integriertes System, das das vorgenannte System ersetzt und sowohl eine Papierscheibe als auch eine Speicherkarte umfaßt.

Die technischen Spezifikationen des neuen Geräts sind in Anhang I A des ursprünglichen Vorschlags festgelegt.

Darüber hinaus würden auch alle Systeme zugelassen, deren Leistungen den Leistungen der beiden vorgenannten Systeme entsprechen; hierfür würden die Bestimmungen des Verordnungsvorschlags gelten, in denen vorgesehen ist, daß die Kommission das System im Rahmen des Ausschußverfahrens Typ I (Beratender Ausschuß) einer vorherigen Prüfung unterzieht.

Im geänderten Vorschlag ist ein zusätzlicher Anhang I B vorgesehen, in dem — soweit dies möglich ist — die neue Technologie festgelegt wird, die als Alternativsystem vorgesehen werden könnte, sofern eine vergleichbare Genauigkeit und Zuverlässigkeit gegeben ist. Bei dieser vollständig digitalen Technologie wird die Papierscheibe durch einen elektronischen Massenspeicher im fahrzeugseitigen Kontrollgerät ersetzt.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS DES RATES

1. Seit Vorlage ihres geänderten Vorschlags hat die Kommission verschiedene Untersuchungen zur technischen Machbarkeit und industriellen Realisierbarkeit einer neuen Generation von vollständig digitalen Kontrollgeräten, die dem Konzept des Anhangs I B entsprechen, durchgeführt.

Aufgrund der positiven Ergebnisse dieser Arbeiten und der Vorteile des Systems I B (insbesondere in bezug auf die Möglichkeiten und die Leichtigkeit der Kontrolle, die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Systems) gegenüber dem derzeit verwendeten Fahrschreiber, aber auch gegenüber dem System I A, hat sich der Rat in seinem gemeinsamen Standpunkt ausschließlich für das System I B entschieden.

So sieht der gemeinsame Standpunkt des Rates den obligatorischen Einbau eines vollständig digitalen Kontrollgeräts, das den Vorschriften des Anhangs I B entspricht, ab dem 1. Juli 2000 für alle Neufahrzeuge vor, wenn alle vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind; hierzu zählt insbesondere die Voraussetzung, daß bestimmte detaillierte technische Spezifikationen des Anhangs I B gemäß dem Ausschußverfahren III a — nach Möglichkeit vor dem 1. Juli 1998 — festgelegt wurden.

Der Rat hat sich in seinem gemeinsamen Standpunkt dem geänderten Vorschlag der Kommission angeschlossen und diesen weiterentwickelt; in diesen geänderten Vorschlag sind die Änderungen des Europäischen Parlaments übernommen worden, mit denen der Weg für die Einführung einer neuen Generation von vollständig digitalen Kontrollgeräten mit integriertem Speicher (System I B) geebnet wird.

Der gemeinsame Standpunkt des Rates gewährleistet somit die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sozialvorschriften und wahrt zugleich die dem geänderten Vorschlag der Kommission zugrundeliegenden Ziele der Sicherheit und gleicher Wettbewerbsbedingungen.

2. Der gemeinsame Standpunkt enthält jedoch verschiedene Änderungen, von denen die wichtigsten im folgenden dargelegt werden:

a) Streichung des Anhangs I A (Artikel 1 Nummer des gemeinsamen Standpunkts)

Im gemeinsamen Standpunkt ist die Möglichkeit des Einbaus und der Benutzung von Geräten gemäß Anhang I A oder von digitalen Alternativsystemen, bei denen eine vergleichbare Leistung wie bei System I B gegeben ist, nicht mehr vorgesehen.

Der Rat hielt es nicht mehr für gerechtfertigt, an der Option I A (Anhang I A) festzuhalten, die eine Zwischenstufe zwischen dem heutigen Fahrtschreiber und dem vollständig digitalen Kontrollgerät darstellt. Zahlreiche Einzelregelungen des Anhangs I A, insbesondere in bezug auf die „Speicherkarte“ für die Fahrer (das Herzstück des ursprünglichen Vorschlags) sind in Anhang I B übernommen bzw. entsprechend angepaßt worden.

- b) Erteilung der EG-Bauartgenehmigung (Artikel 1 Nummer 3) für neue Kontrollgeräte, die nach den technischen Spezifikationen des Anhangs I B hergestellt wurden, durch jeden Mitgliedstaat.
- c) Gemeinsame Verantwortung der Arbeitgeber und der Fahrer für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Systems (Artikel 1 Nummer 5 sowie Nummer 6 Buchstabe a) Unterabsatz 2).
- d) Festlegung genauer Kriterien für die Ausstellung der Fahrerkarte (Kriterium des gewöhnlichen Wohnsitzes), für die Gültigkeitsdauer der Karte, die Ausstellung einer Ersatzkarte, die Erneuerung, die gegenseitige Anerkennung, den Umtausch, die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug der Karte (Artikel 1 Nummer 6 Absätze 3 und 4, Nummer 7 Buchstaben a) und b)).
- e) Speicherung der Daten, die für die Überwachung der Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Richtlinie 92/6/EWG ⁽¹⁾ erforderlich sind, für einen Zeitraum von mindestens 365 Tagen (Artikel 1 Nummer 6 — neuer Artikel 14 Absatz 5).
- f) Speicherung des Symbols des Landes, in dem der Fahrer seinen Arbeitstag beginnt bzw. beendet (eine genauere Standortbestimmung mit maximal 20 geographischen Angaben ist möglich, wenn ein Mitgliedstaat es wünscht und dies der Kommission vor dem 1. April 1998 mitteilt) (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c)).
- g) Regelungen für Unterwegskontrollen, die dem vorübergehenden Nebeneinanderbestehen der beiden Systeme, d. h. der Möglichkeit Rechnung tragen, daß sowohl Fahrzeuge mit Kontrollgeräten gemäß Anhang I der Verordnung als auch Fahrzeuge mit Kontrollgeräten gemäß Anhang I B im Straßenverkehr betrieben werden (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe e)).
- h) Ersetzung des von der Kommission vorgeschlagenen beratenden Ausschusses des Typs I durch einen Ausschuß des Typs III a (Artikel 1 Nummer 10).
- i) Festlegung des Termins für den obligatorischen Einbau von Kontrollgeräten gemäß Anhang I B (und die Ausstellung der Fahrerkarten durch die Mitgliedstaaten) nach Maßgabe des Termins, zu dem bestimmte detaillierte technische Spezifikationen des Anhangs I B, die in Artikel 1 Nummer 9 aufgelistet sind, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht werden (Artikel 2).
- j) Bei bestimmten im Betrieb befindlichen Fahrzeugen, auf die die geltende Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Anwendung findet, muß das vorhandene Kontrollgerät bei einem Defekt durch ein Gerät ersetzt werden, das den Vorschriften des Anhangs I B entspricht (Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b)).

⁽¹⁾ Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 23.11.1992, S. 27).

k) Änderungen der Richtlinie 88/599/EWG (Artikel 3), mit denen folgendes bezweckt wird:

- Bei Unterwegskontrollen sollen Fahrer von Fahrzeugen, die mit den heutigen Kontrollgeräten (mit Papierscheibe) ausgerüstet sind, und Fahrer von Fahrzeugen, die mit Kontrollgeräten gemäß Anhang I B in Verbindung mit Fahrerkarten ausgestattet sind, insbesondere in bezug auf den überprüften Zeitraum gleichgestellt werden.
- Die Überprüfung der Einhaltung der Richtlinie 92/6/EWG über Geschwindigkeitsbegrenzer und die Kontrolle der momentanen Geschwindigkeiten des Fahrzeugs während der letzten 24 Stunden der Einsatzzeit soll ermöglicht werden.
- Es soll ermöglicht werden, daß die zuständigen Behörden in ihren eigenen Räumlichkeiten die von den Kontrollgeräten gemäß Anhang I B und von den Fahrerkarten aufgezeichneten Daten überprüfen.

l) Einfügung eines ausführlichen Anhangs I B, in dem insbesondere folgendes vorgesehen ist:

- ein in das Kontrollgerät eingebautes Speichersystem, das die Speicherung der einschlägigen Daten für einen Zeitraum von mindestens 365 Tagen nach der Aufzeichnung zu Kontrollzwecken ermöglicht;
- ein im Fahrerhaus installierter Drucker (in Form eines integrierten oder an das Kontrollgerät anschließbaren Druckers);
- eine Unternehmenskarte, die dem Unternehmen den Zugriff auf die tätigkeitsbezogenen Daten der Fahrer seiner Fahrzeuge ermöglicht;
- eine Kontrollkarte, die sich im Besitz der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten befindet und den Zugriff auf die im Speicher des Kontrollgeräts und auf den Fahrerkarten gespeicherten Daten ermöglicht;
- eine Liste der Daten, deren Anzeige auf dem Display des Kontrollgeräts bzw. deren Ausdruck möglich sein muß;
- eine Liste der Warnsignale bei einer etwaigen Fehlfunktion des Systems oder einer Überschreitung und/oder Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Zeiten (zur Unterrichtung des Fahrers);
- die Aufzeichnung der Lenkzeiten, sonstiger Arbeits- und Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und tägliche Ruhezeiten mit einer Genauigkeit von einer Minute.

IV. ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

1. Änderungen des Europäischen Parlaments, die der Rat übernommen hat

Der Rat hat sich dem Vorschlag der Kommission angeschlossen und die folgenden Änderungen des Europäischen Parlaments entweder inhaltlich oder wortgetreu übernommen:

- im zweiten Erwägungsgrund die Änderung 1 zu den Folgen des wirtschaftlichen Drucks und des Wettbewerbs für die Fahrer in bezug auf die Einhaltung der Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Geschwindigkeitsbegrenzungen;
- im dritten Erwägungsgrund die Änderung 3, die die Folgen grober Zuwiderhandlungen für die Sicherheit im Straßenverkehr und die Wettbewerbsbedingungen betrifft. Diese Änderung wurde im gemeinsamen Standpunkt durch die Hinzufügung eines Verweises auf die Folgen von „Verstößen“ weiter akzentuiert;

- im vierten Erwägungsgrund die Änderung 4, die die Art der durchzuführenden Kontrollen und die mit diesen Kontrollen beauftragten natürlichen oder juristischen Personen betrifft; zum letztgenannten Punkt wird im gemeinsamen Standpunkt klargestellt, daß diese Kontrollen sowohl vom Unternehmen als auch von den zuständigen Behörden durchgeführt werden;
- im elften Erwägungsgrund den zweiten Teil der Änderung 6, die die Erweiterung der Fuhrparkmanagement-Funktionen betrifft, die die Kontrollgeräte gemäß Anhang I B bieten; der erste Teil der Änderung 6, der auf die Einführung leistungsfähigerer und zuverlässigerer Kontrollgeräte abzielt, findet sich im verfügenden Teil und im Anhang I B des gemeinsamen Standpunkts, dieser Teil der Änderung wurde aber als solcher nicht übernommen;
- im sechsten Erwägungsgrund die Änderung 10, die die Vorteile der Einführung neuer moderner Geräte betrifft;
- in Artikel 1 Nummer 1 den Teil der Änderung 17, der auf eine zusätzliche Bezugnahme auf Anhang I B abzielt; der andere Teil der Änderung 17, der die Hinzufügung eines Verweises auf Anhang I A betrifft, wurde dagegen nicht übernommen, da der Anhang I A im gemeinsamen Standpunkt des Rates unberücksichtigt blieb;
- in Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b) (neuer Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85) die Änderung 22, die die Speicherung und Übertragung der Fahrerdaten mit einem System betrifft, das die Sicherheit und Richtigkeit der Angaben garantiert;
- in Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe f) (neuer Artikel 15 Absatz 8) die Änderung 23, die das Verbot von Verfälschungen oder Manipulationen betrifft, um so die Sicherheit des Systems zu gewährleisten;
- in Artikel 1 Nummer 10 (neuer Artikel 18) die Änderung 25, in der vorgesehen ist, daß es sich bei dem Ausschuß, der die Kommission unterstützen soll, um einen Ausschuß des Typs III a handelt;
- in Artikel 1 Nummer 11 den Teil der Änderung 26, der die Hinzufügung eines neuen Anhangs I B betrifft;
- die Änderung 30, die die Streichung einer Bestimmung des Anhangs I A betrifft, da der gemeinsame Standpunkt diesen Anhang nicht enthält;
- im Anhang I B die Änderung 31, in der der neue Anhang I B festgelegt wird. Die Bestimmungen, auf die sich diese Änderung bezieht, wurden im gemeinsamen Standpunkt des Rates berücksichtigt und weiterentwickelt. Darüber hinaus sei daran erinnert, daß die technischen Spezifikationen zu bestimmten Abschnitten des Anhangs I B gemäß den Artikeln 17 und 18 des gemeinsamen Standpunkts später festgelegt werden.

2. Änderungen des Europäischen Parlaments, die vom Rat nicht übernommen wurden

Der Rat hat die folgenden Änderungen nicht übernommen:

- die Änderung 2, die auf die Einfügung eines neuen Erwägungsgrundes abzielt, in dem das Fehlen einer gemeinschaftlichen Befugnis im Bereich der Koordinierung der Kontrollen in bezug auf die Einhaltung der Rechtsvorschriften hervorgehoben wird.

Der Rat erinnert daran, daß die Gemeinschaft über die erforderlichen Befugnisse verfügt, die richtige und einheitliche Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und (EWG) Nr. 3820/85 zu kontrollieren;

- die Änderung 5, die auf die Einfügung eines neuen Erwägungsgrundes abzielt, wonach zahlreiche Daten, die zum Teil ausdrücklich genannt werden, aufgezeichnet werden sollten.

Der Rat weist darauf hin, daß die derzeit geltende Verordnung die Aufzeichnung der in dieser Änderung als Beispiele genannten Daten bereits ermöglicht; hiervon ausgenommen sind die Daten über den Kraftstoffverbrauch und eine rationelle Unternehmensführung, deren Aufzeichnung nicht Gegenstand der vorliegenden Verordnung ist;

- die Änderung 7, die auf die Einfügung eines Erwägungsgrundes abzielt, wonach die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften neuen technischen Entwicklungen nicht entgegenstehen dürfen.

Der Rat hält diese Änderung für entbehrlich;

- die Änderung 8, die auf die Ergänzung des siebten Erwägungsgrundes im Vorschlag der Kommission (fünfter Erwägungsgrund im gemeinsamen Standpunkt) abzielt. In diesem Erwägungsgrund ist ausgeführt, daß sich die Einhaltung der Sozialvorschriften schwer durchsetzen läßt, da die Daten gegenwärtig auf mehreren Tagesschaublätteln aufgezeichnet und im Fahrhaus aufbewahrt werden. Die Änderung 8 enthält den ergänzenden Hinweis, daß diese Daten deshalb in der Regel nicht gleichzeitig im Unternehmen verfügbar sind.

Nach Auffassung des Rates ist dieser Zusatz nicht Gegenstand der Richtlinie;

- die Änderung 9, die auf die Einfügung eines neuen Erwägungsgrundes abzielt, wonach die Kontrollen im Unternehmen den Straßenkontrollen vorzuziehen sind.

Der Rat ist der Ansicht, daß Straßenkontrollen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Verkehr nach wie vor wirksame Instrumente sind;

- die Änderung 11, die auf eine Ergänzung des neunten Erwägungsgrundes im geänderten Vorschlag der Kommission abzielt, wonach es zweckmäßig wäre, einen Zeitpunkt festzulegen, ab dem die gegenwärtig benutzten Systeme nicht mehr verwendet werden dürften.

Der Rat, der auch den neunten Erwägungsgrund nicht berücksichtigt hat, hält es für angebracht, daß das derzeitige System nach und nach abgelöst wird; hierzu ist vorgesehen, daß einerseits nach der neuen Technologie arbeitende Geräte, die für dessen Ersatz bestimmt sind, eingebaut und andererseits alte Geräte unter bestimmten Voraussetzungen gegen ein den Vorschriften des Anhangs I B entsprechendes Gerät ausgetauscht werden müssen;

- die Änderung 12, die auf eine Änderung des elften Erwägungsgrundes im geänderten Vorschlag abzielt, wonach die „neue Konzeption“ für harmonisierte technische Änderungen im Rahmen dieser Verordnung nicht nur auf die Spezifikationen der Fahrerkarte, sondern auch sonstiger elektronischer Geräte Anwendung findet.

Der Rat hat weder den Erwägungsgrund noch die dazugehörige Änderung übernommen, da er diese für überflüssig hielt;

- die Änderungen 13 und 15, die auf eine Änderung des zwölften und vierzehnten Erwägungsgrundes des geänderten Vorschlags abzielen, die die Einbeziehung alternativer Systeme in die Verordnung betreffen.

Der Rat hat diese Änderungen nicht übernommen, da er auch die betreffenden Erwägungsgründe nicht berücksichtigt hat; im gemeinsamen Standpunkt ist die Möglichkeit alternativer Systeme nicht mehr vorgesehen, sondern lediglich die Option der Einfügung eines Anhangs I B;

- die Änderung 14, die auf eine Änderung des dreizehnten Erwägungsgrundes im geänderten Vorschlag abzielt, der den Ausschluß zur Anpassung an den technischen Fortschritt betrifft.

Der Rat hat allerdings auch den betreffenden Erwägungsgrund nicht berücksichtigt, da dieser sich in Anbetracht des Artikels 1 Nummer 10 des Gemeinsamen Standpunkts (neuer Artikel 18 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85) und des dazugehörigen Erwägungsgrundes, in denen das Ausschlußverfahren III a vorgesehen ist, erübrigt;

- die Änderungen 16 und 27, die auf eine Änderung des fünfzehnten Erwägungsgrundes und des Artikels 2 Absatz 1 im geänderten Vorschlag abzielen. In Artikel 2 ist insbesondere ein Programm zur nachträglichen Herstellung der Übereinstimmung von bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen vorgesehen. Nach Absatz 1 findet dieses Programm auf alle Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 Anwendung, die nach dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden. Desgleichen ist im entsprechenden Erwägungsgrund vorgesehen, daß die Verordnung für die betreffenden Fahrzeuge gilt, die nach dem 1. Januar 1990 zum ersten Mal in Verkehr gebracht wurden.

In seinen Änderungen hat das Europäische Parlament den obigen Termin durch den 1. Januar 1985 ersetzt.

Der Rat hat weder die obigen Bestimmungen noch die Änderungen des Europäischen Parlaments berücksichtigt, da es die wirtschaftliche und soziale Lage des Kraftverkehrsgewerbes nicht erlaubt, den Verkehrsunternehmern als Eigentümer der Fahrzeuge zusätzliche Lasten aufzuerlegen und sie zu zwingen, in den in Betrieb befindlichen Fahrzeugen das vorhandene Kontrollgerät, das den geltenden Gemeinschaftsvorschriften entspricht, durch die neuen Geräte zu ersetzen. Darüber hinaus muß auch die technische Durchführbarkeit einer derartigen Umrüstung in Betracht gezogen werden;

- die Änderung 18, die auf eine Änderung verschiedener Artikel abzielt, wonach die dort enthaltene Bezugnahme auf das Schaublatt durch die Worte „oder die Fahrerkarte“ und die Angabe „oder die in den elektronischen Aufzeichnungsgeräten gespeicherten digitalen Angaben“ ergänzt wird.

Der Rat hat diese Änderung nicht berücksichtigt, da sie nahelegt, daß es sich bei der Fahrerkarte nicht um einen wesentlichen Bestandteil eines jeglichen neuen Systems handelt;

- die Änderung 19, die darauf abzielt, in Artikel 1 Nummer 4 anzugeben, daß in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 neben den im geänderten Vorschlag aufgeführten neuen Absätzen noch die Absätze 5 a und 5 b hinzugefügt werden.

Der Rat hat diese Änderung nicht berücksichtigt, da sie in Anbetracht der Formulierung des gemeinsamen Standpunkts nicht erforderlich ist;

- die Änderung 20, die auf eine Änderung des Artikels 14 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 abzielt, der in Artikel 1 Nummer 4 des geänderten Vorschlags enthalten ist; der genannte Absatz betrifft die Archivierung der auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten durch das Unternehmen.

Der Rat hat weder diese von der Kommission vorgeschlagene neue Bestimmung noch die Änderung des Europäischen Parlaments berücksichtigt. Dieser Aspekt wurde im gemeinsamen Standpunkt jedoch bereits berücksichtigt, da die Fahrerdaten, die für die Tätigkeit des betreffenden Fahrers im jeweiligen Unternehmen von Belang sind, automatisch im Speicher des Fahrzeugs aufgezeichnet werden (siehe insbesondere Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b) — neuer Artikel 14 Absatz 5);

- die Änderung 21, die darauf abzielt, in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einen neuen Absatz 5 a einzufügen, in dem vorgesehen ist, unter welchen Bedingungen ein dem Anhang I B entsprechendes Gerät sowohl den heutigen Fahrtsschreiber als auch die Fahrerkarte ersetzen könnte.

Der Rat hat diese Änderung nicht berücksichtigt, da sie nahelegt, daß der Vorschlag der Kommission nicht auf die elektronischen Bestandteile abhebt und daß es sich bei der Fahrerkarte nicht um einen wesentlichen Bestandteil des neuen Systems handelt;

- die Änderung 24, die auf eine Einfügung eines Anhangs I B abzielt und die zu erreichenden Ziele vorgibt.

Diese Änderung wurde als solche nicht in den gemeinsamen Standpunkt übernommen, ihr Ziel wurde aber durch den gemeinsamen Standpunkt in seiner Gesamtheit uneingeschränkt verwirklicht;

- die Änderung 28, die auf eine Änderung des Einleitungssatzes zu Artikel 2 Absatz 2 des geänderten Vorschlags abzielt, der das Programm für die nachträgliche Herstellung der Übereinstimmung von bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen betrifft.

Der Rat hat diese Änderung nicht berücksichtigt, da sie sich auf Anhang I A bezieht, während im gemeinsamen Standpunkt nur Anhang I B beibehalten wurde;

- die Änderung 29, die auf eine Änderung des Artikels 3 des geänderten Vorschlags abzielt, wonach die Mitgliedstaaten für die zwischen dem 1. Januar 1985 und dem 31. Dezember 1996 zugelassenen Fahrzeuge mit Kontrollgeräten, die den Anhängen I A und I B nicht entsprechen, die EG-Typgenehmigung erteilen können.

Der Rat hat diesen Artikel nicht in seinen gemeinsamen Standpunkt übernommen. In Artikel 2 des gemeinsamen Standpunkts sind nämlich verschiedene Bestimmungen hinsichtlich des Termins für den obligatorischen Einbau von dem Anhang I B entsprechenden Kontrollgeräten vorgesehen; dieser Termin richtet sich nach dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der detaillierten Spezifikationen zu verschiedenen Punkten des Anhangs I B und einer ersten Bauartgenehmigung entsprechend den Vorschriften dieses Anhangs;

- die Änderung 34, die auf die Einfügung eines neuen Artikels 5 a abzielt, wonach die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die technische Machbarkeit eines elektronischen Geräts sowie über dessen mögliche Einführung bis zum 1. Januar 2000 vorlegt.

Der Rat hat diese Änderung nicht berücksichtigt, da sie gegenstandslos ist, weil im gemeinsamen Standpunkt der Einbau eines derartigen Kontrollgeräts — nach Möglichkeit ab dem 1. Juli 2000 — bereits vorgesehen ist.
