

**VERORDNUNG (EU) Nr. 1266/2009 DER KOMMISSION****vom 16. Dezember 2009****zur zehnten Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 muss das Kontrollgerät im Straßenverkehr hinsichtlich Bau, Prüfung, Einbau und Benutzung den Vorschriften der Anhänge I, IB und II jener Verordnung entsprechen.
- (2) Nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates muss ein Mitgliedstaat für alle Muster digitaler Fahrtenschreiber, die den Vorschriften von Anhang IB der Verordnung entsprechen, eine Bauartgenehmigung erteilen.
- (3) Nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 muss in bestimmten Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, ein Kontrollgerät eingebaut und benutzt werden.
- (4) Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 enthält die technischen Spezifikationen für Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung des digitalen Fahrtenschreibers.
- (5) Um den digitalen Fahrtenschreiber im Interesse einer Verringerung des Verwaltungsaufwands für die betroffene Branche und zur Gewährleistung zuverlässiger Informationen über die Lenk- und Ruhezeiten sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch die nationalen Kontrollbehörden zu verbessern und auszubauen, muss Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 an den technischen Fortschritt angepasst werden.

- (6) Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Bauartgenehmigung für Geräte, die den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen, bereits vor deren Anwendung zu erteilen, damit sicherere Kontrollgeräte rasch in den Handel kommen können. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten auch nicht daran, die Typgenehmigung für Software zu erteilen, durch die vorhandene digitale Fahrtenschreiber zum Zwecke der Einhaltung der Vorschriften der Verordnung nachgerüstet werden.
- (7) Diese Verordnung gebietet nicht den Ersatz funktionierender digitaler Fahrtenschreiber, die vor deren Anwendung eingebaut wurden.
- (8) Die Hersteller digitaler Fahrtenschreiber haben versichert, dass jeglicher Zugang zu Rechten an geistigem Eigentum, die einen wesentlichen Nutzen verschaffen könnten, allen Beteiligten zu fairen und vernünftigen Bedingungen sowie auf der Grundlage von Nichtdiskriminierung und Gegenseitigkeit gewährt wird.
- (9) Um die Homologation miteinander kombinierter bauartgenehmigter Bauteile zu erleichtern und zu gewährleisten, dass neuen Herstellern von digitalen Aufzeichnungsgeräten oder Bauteilen derselben der Markteintritt nicht verwehrt wird, muss die Anwendung internationaler Normen für technische Schnittstellen zwischen den verschiedenen Bauteilen festgeschrieben werden.
- (10) Um die Verkehrsunternehmen bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr <sup>(2)</sup> zu unterstützen, sollte die Anzahl der Unternehmenssperrern angehoben werden.
- (11) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Durchsetzung und Kontrolle der Fahrzeuge sowie einer korrekten Identifizierung der Fahrer sollte ein erweiterter Zeichensatz in den digitalen Fahrtenschreiber integriert werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

<sup>(2)</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

- (12) Um der Branche, den Herstellern und den Kontrollbehörden die Ermittlung der derzeit auf dem Markt präsenten Hersteller und die Unterscheidung von Staaten und zugehörigen Codes anhand der gemäß dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (Vereinte Nationen, 1968) im grenzüberschreitenden Verkehr auf den Fahrzeugen angebrachten Kennzeichen zu erleichtern, sollten die entsprechenden Listen von dem für die Durchführung von Interoperabilitätsprüfungen zuständigen Labor geführt und auf einer frei zugänglichen Internetseite zur Verfügung gestellt werden.
- (13) Um den Straßenverkehrsunternehmen die Erfüllung ihrer Rechtspflichten bezüglich der Informationsspeicherung zu Durchsetzungszwecken zu erleichtern, sollten gemeinsame Prüfspezifikationen für Ausdruckpapier erstellt werden, die bei der Erteilung der Typgenehmigung anzuwenden sind.
- (14) Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und mithin der Kosten, die Unternehmen und Fahrern bei der Nutzung des digitalen Fahrtenschreibers entstehen, sollten die Vorschriften zum Einbau, zur Aktivierung, Kalibrierung und Nachprüfung der Geräte vereinfacht und speziell nur auf jene Fahrzeuge ausgerichtet werden, die in den Anwendungsbereich der Lenkzeitschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr <sup>(1)</sup> fallen.
- (15) Die Werkstätten sollten bei den regelmäßigen Nachprüfungen oder bei anderen Gelegenheiten, an denen das Kontrollgerät kontrolliert, kalibriert, repariert oder überprüft werden muss, das Gerät auf das Vorhandensein oder die Verwendung von Manipulationsvorrichtungen sowie das Fehlen oder den Bruch von Plomben untersuchen und Aufzeichnungen über derartige Vorkommnisse führen und aufbewahren.
- (16) Nur der digitale Fahrtenschreiber von Fahrzeugen der Fahrzeugklassen M2, M3, N2 oder N3 gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge <sup>(2)</sup> sollte automatisch Geschwindigkeitsüberschreitungen aufzeichnen.
- (17) Nach dem Bericht der Gemeinsamen Forschungsstelle über die Angriffe auf die Sicherheit digitaler Fahrtenschreiber und das Risiko, das mit der Einführung von in Leichtfahrzeuge einzubauenden Adaptern verbunden ist (*Report on the Attacks to Security of the Digital Tachograph and on the Risk Associated with the Introduction of Adaptors to be Fitted into Light Vehicles*) sollte die Übermittlung elektronischer Daten zwischen dem Fahrzeugantrieb und dem Bewegungssensor (Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber) vor manipulatorischen Eingriffen (z. B. mittels Magneten) geschützt und die Fahrzeugbewegungsdaten durch zusätzliche und unabhängige interne und externe Quellen untermauert werden.
- (18) Für die Integrität und Verlässlichkeit der Sicherheit des digitalen Fahrtenschreibersystems ist es von wesentlicher Bedeutung sicherzustellen, dass den Fahrern jeweils nur eine Kontrollgerätkarte ausgestellt wird. Um zu verhindern, dass Fahrer mehrfach Karten beantragen oder mehr als eine gültige Karte besitzen, sollte ein elektronischer Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten erfolgen.
- (19) Die Mensch-Maschine-Schnittstelle zur Vornahme manueller Einträge über die Tätigkeiten von Fahrern, die sich nicht in ihrem Fahrzeug befanden und für die betreffende Zeit ihre Tätigkeiten nicht auf ihren Fahrerkarten aufzeichnen können, sollte vereinfacht und geklärt werden.
- (20) Für die Fahrer ist es hilfreich, wenn auf der Anzeige des digitalen Fahrtenschreibers fakultative Zusatzinformationen angezeigt und Warnungen während des Betriebs des Fahrzeugs außerhalb des Geltungsbereichs der Vorschriften unterdrückt werden.
- (21) Das Herunterladen von Daten vom Kontrollgerät sollte durch Verbesserungen der technischen Schnittstellen beschleunigt werden.
- (22) Um die Verlässlichkeit des Systems bei der absehbaren Hinfälligkeit der derzeit angewandten Sicherheitsmechanismen zu wahren, sind Eventualmaßnahmen zur Gewährleistung der Kontinuität des Bauartgenehmigungsverfahrens für Fahrtenschreiber notwendig.
- (23) Um zu gewährleisten, dass bei Straßenkontrollen Fahrtmuster und die „echten“ Fahraufzeichnungen ermittelt werden können, sollten die Berechnung der Lenkzeiten und das minutenweise Aufrunden der Tätigkeitszeiten vereinfacht werden.
- (24) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 18 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingerichteten Ausschusses.
- (25) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

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

<sup>(2)</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

*Artikel 2*

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

Sie gilt ab 1. Oktober 2011. Die Punkte 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 und 13 des Anhangs gelten jedoch ab 1. Oktober 2012, und die Punkte 7.2, 7.3 und 7.5 gelten ab dem Datum des Inkrafttretens.

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

Brüssel, den 16. Dezember 2009

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
José Manuel BARROSO

---

## ANHANG

Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird wie folgt geändert:

1. **ÄNDERUNGEN VON ABSCHNITT I (BEGRIFFSBESTIMMUNGEN)**

1.1 Die Begriffsbestimmung f) erhält folgende Fassung:

„f) Kalibrierung: Aktualisierung oder Bestätigung von Fahrzeugparametern, die im Massenspeicher zu speichern sind. Zu den Fahrzeugparametern gehören die Fahrzeugkennung (Fahrzeugidentifizierungsnummer, amtliches Kennzeichen und zulassender Mitgliedstaat) sowie Fahrzeugmerkmale (Wegdrehzahl, Kontrollgerätkonstante, tatsächlicher Reifenumfang, Reifengröße, Einstellung des Geschwindigkeitsbegrenzers (wenn zutreffend), aktuelle UTC-Zeit, aktueller Kilometerstand).

Eine Aktualisierung oder Bestätigung lediglich der UTC-Zeit gilt als Zeiteinstellung und nicht als Kalibrierung, sofern sie nicht im Widerspruch zu Randnummer 256 steht.

*Zum Kalibrieren eines Kontrollgeräts muss eine Werkstattkarte verwendet werden;“*

1.2 Die Begriffsbestimmung l) erhält folgende Fassung:

„l) Unternehmenskarte:

eine Kontrollgerätkarte, die dem Eigentümer oder Halter von Fahrzeugen, in die das Kontrollgerät eingebaut ist, von den Behörden eines Mitgliedstaats ausgestellt wird;

Die Unternehmenskarte weist das Unternehmen aus und ermöglicht die Anzeige, das Herunterladen und den Ausdruck der Daten, die in dem Kontrollgerät gespeichert sind, welches von diesem Unternehmen oder von keinem Unternehmen gesperrt wurde.“

1.3 Die Begriffsbestimmung s) erhält folgende Fassung:

„s) Herunterladen:

das Kopieren eines Teils oder aller Datendateien im Massenspeicher eines Fahrzeugs oder im Speicher der Kontrollgerätkarte, für welche diese Daten zur Ermittlung der Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 notwendig sind, zusammen mit der digitalen Signatur.

Die Hersteller von digitalen Fahrtenschreiber-Fahrzeugeinheiten und die Hersteller der zum Herunterladen von Datendateien konzipierten und bestimmten Geräte treffen alle zumutbaren Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass das Herunterladen dieser Daten unter möglichst geringen Zeitverlusten für die Verkehrsunternehmen und Fahrer erfolgen kann.

Beim Herunterladen dürfen gespeicherte Daten weder verändert noch gelöscht werden. Die Datei mit detaillierten Geschwindigkeitsdaten muss möglicherweise zur Feststellung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht heruntergeladen werden, sie kann aber für andere Zwecke, z.B. zur Ermittlung eines Unfallhergangs, verwendet werden.“

1.4 In Fußnote (1) zu den Begriffsbestimmungen n) und p) wird folgender Abschnitt angefügt:

„Alternative Arten der Berechnung der ununterbrochenen Lenkzeit und der kumulativen Unterbrechungszeit können als Ersatz für diese Begriffsbestimmungen verwendet werden, falls diese durch Aktualisierungen anderer einschlägiger Rechtsvorschriften hinfällig werden.“

2. **ÄNDERUNGEN VON ABSCHNITT II (ALLGEMEINE FUNKTIONSMERKMALE)**

2.1 Nach Randnummer 001 wird folgende neue Randnummer eingefügt:

„**Randnummer 001a** Die Schnittstelle zwischen Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebern und Fahrzeugeinheiten muss der Norm ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006 entsprechen.“

2.2 Randnummer 010 wird wie folgt geändert:

— Der dritte Gedankenstrich wird gestrichen.

— Der letzte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„Die Funktion Herunterladen von Daten ist in der Betriebsart Betrieb nicht verfügbar (außer gemäß Randnummer 150), abgesehen vom Herunterladen einer Fahrerkarte, wenn keine andere Karte in die FE eingeführt ist.“

2.3 Der zweite Gedankenstrich von Randnummer 011 erhält folgende Fassung:

„— in der Betriebsart Unternehmen (Randnummern 081, 084 und 087) lassen sich Fahrerdaten nur für Zeiträume ausgeben, für die keine Sperrung besteht oder kein anderes Unternehmen (ausgewiesen durch die ersten 13 Stellen der Unternehmenskartennummer) eine Sperrung innehat.“

### 3. ÄNDERUNGEN VON ABSCHNITT III (BAUART- UND FUNKTIONSMERKMALE)

3.1 Nach Randnummer 019 wird folgende Randnummer eingefügt:

„**Randnummer 019a** Zur Ermittlung einer etwaigen Manipulation der Bewegungsdaten sind die vom Bewegungssensor stammenden Informationen durch Daten zur Fahrzeugbewegung zu untermauern, die aus einer oder mehreren vom Bewegungssensor unabhängigen Quelle(n) gewonnen werden.“

3.2 Randnummer 028 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 028** Für Datierungsdaten im Kontrollgerät (Aufzeichnungen, Datenaustausch) und für sämtliche in Anlage 4 ‚Ausdrucke‘ aufgeführten Ausdrucke sind durchgängig Datum und Uhrzeit in UTC zu verwenden.“

3.3 Randnummer 029 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 029** Zur Anzeige der Ortszeit muss es möglich sein, den Versatz der angezeigten Zeit in Halbstundenschritten zu ändern. Ein anderer Versatz als negative oder positive Vielfache von halben Stunden ist nicht zulässig.“

3.4 Die Randnummer 040 wird gestrichen.

3.5 Die Randnummern 038, 041 und 042 erhalten folgende Fassung:

„**Randnummer 038** Bei der ersten Tätigkeitsänderung auf RUHE oder BEREITSCHAFT innerhalb von 120 Sekunden nach dem automatischen Wechsel auf ARBEIT infolge des Anhaltens des Fahrzeugs wird davon ausgegangen, dass diese zum Zeitpunkt des Anhaltens eingetreten ist (so dass möglicherweise der Wechsel auf ARBEIT aufgehoben wird).“

„**Randnummer 041** Wird zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb der unmittelbar der Kalenderminute vorausgehenden und nachfolgenden Minute die Tätigkeit LENKEN registriert, gilt die gesamte Minute als LENK-Zeit.“

„**Randnummer 042** Für eine Kalenderminute, die aufgrund der vorstehenden Randnummer 041 nicht als LENK-Zeit gilt, wird die Tätigkeit angesetzt, die als längste Tätigkeit innerhalb der Minute ausgeführt wurde (oder bei gleichlangen Tätigkeiten diejenige, die zuletzt ausgeführt wurde).“

3.6 Die Randnummern 050, 050a und 050b erhalten folgende Fassung:

„**Randnummer 050** Die Eingabe des Orts des Beginns und/oder des Endes des Arbeitstages muss durch Befehle in den Menüs möglich sein. Erfolgt innerhalb einer Kalenderminute mehr als eine Eingabe, so wird nur die jeweils letzte in dieser Zeit vorgenommene Eingabe des Orts des Beginns und des Endes des Arbeitstages aufgezeichnet.“

„**Randnummer 050a** Beim Einführen der Fahrerkarte (oder der Werkstattkarte), und nur zu diesem Zeitpunkt, lässt das Kontrollgerät manuelle Eingaben von Tätigkeiten zu. Beim ersten Einführen einer zuvor unbenutzten Fahrerkarte (oder Werkstattkarte) sind erforderlichenfalls manuelle Eingaben möglich.

Manuelle Eingaben von Tätigkeiten werden unter Nutzung der aktuell für die Fahrzeugeinheit eingestellten Ortszeit- und -datumswerte (UTC-Versatz) vorgenommen.

Beim Einführen der Fahrerkarte (oder der Werkstattkarte) zeigt das Gerät dem Karteninhaber Folgendes an:

- Datum und Uhrzeit der letzten Kartenentnahme
- fakultativ: derzeit für die Fahrzeugeinheit eingestellter Ortszeitversatz.

Es muss möglich sein, Tätigkeiten mit den folgenden Einschränkungen einzugeben:

- Tätigkeitsart ist ARBEIT, BEREITSCHAFT oder UNTERBRECHUNG/RUHE.
- Beginn- und Endzeit jeder Tätigkeit liegen ausschließlich in dem Zeitraum zwischen der letzten Kartenentnahme und der aktuellen Karteneinführung.

Zeitliche Überschneidungen von Tätigkeiten sind nicht zulässig.

Das Verfahren für manuelle Eingaben von Tätigkeiten umfasst so viele aufeinanderfolgende Schritte, wie notwendig sind, um für jede Tätigkeit eine Tätigkeitsart sowie eine Beginn- und Endzeit einzustellen. Der Karteninhaber hat für jeden Abschnitt des Zeitraums zwischen der letzten Kartenentnahme und der aktuellen Karteneinführung die Option, keine Tätigkeit anzugeben.

Während der manuellen Eingaben im Rahmen der Karteneinführung hat der Karteninhaber gegebenenfalls die Möglichkeit,

- für die betreffende Zeit einen Ort einzugeben, an dem ein vorhergehender Arbeitstag endete (sofern die Eingabe nicht bereits bei der letzten Kartenentnahme erfolgte)
- für die betreffende Zeit einen Ort einzugeben, an dem der aktuelle Arbeitstag beginnt.

Bei Eingabe eines Ortes wird dieser auf der entsprechenden Kontrollgerätkarte aufgezeichnet.

Manuelle Eingaben werden in folgenden Fällen unterbrochen:

- wenn die Karte entnommen wird oder
- wenn das Fahrzeug fährt, während die Karte in den Kartensteckplatz für den Fahrer eingeführt ist.

Weitere Unterbrechungen, z. B. ein Timeout nach einer bestimmten Inaktivitätszeit des Nutzers, sind möglich. Im Falle der Unterbrechung manueller Eingaben validiert das Kontrollgerät alle bereits vorgenommenen vollständigen Orts- und Tätigkeitseingaben (mit eindeutiger Angabe von Ort und Zeit oder Tätigkeitsart, Beginn- und Endzeit).

Wird eine zweite Fahrer- oder Werkstattkarte eingeführt, während manuelle Eingaben von Tätigkeiten für eine zuvor eingeführte Karte vorgenommen werden, so ist die Fertigstellung der manuellen Eingaben für diese vorherige Karte vor Beginn der manuellen Eingaben für die zweite Karte zu erlauben.

Der Karteninhaber hat die Option, nach folgendem Minimalverfahren manuelle Eingaben vorzunehmen:

Manuelle Eingabe von Tätigkeiten in zeitlicher Reihenfolge für den Zeitraum zwischen der letzten Kartenentnahme und der aktuellen Karteneinführung.

Der Zeitpunkt des Beginns der ersten Tätigkeit wird auf den Zeitpunkt der Kartenentnahme festgelegt. Für jede nachfolgende Eingabe wird der Zeitpunkt des Beginns so voreingestellt, dass er unmittelbar auf den Zeitpunkt des Endes der vorherigen Eingabe folgt. Für jede Tätigkeit wird die Tätigkeitsart sowie der Zeitpunkt des Beginns und des Endes gewählt.

Das Verfahren endet, wenn der Zeitpunkt des Endes einer manuell eingegebenen Tätigkeit dem Zeitpunkt der Karteneinführung entspricht. Anschließend kann das Kontrollgerät dem Karteninhaber fakultativ die Möglichkeit einräumen, Änderungen an den manuell eingegebenen Tätigkeiten vorzunehmen, bis mittels eines speziellen Befehls die Validierung erfolgt. Danach sind solche Änderungen nicht mehr zulässig.“

**„Randnummer 050b** Das Kontrollgerät gestattet dem Fahrer die Eingabe der folgenden beiden spezifischen Bedingungen in Echtzeit:

„KONTROLLGERÄT NICHT ERFORDERLICH“ (Anfang, Ende)

„FÄHRÜBERFAHRT / ZUGFAHRT“

Bei eingeschalteter Bedingung „KONTROLLGERÄT NICHT ERFORDERLICH“ darf keine „FÄHRÜBERFAHRT / ZUGFAHRT“ erfolgen.

Beim Einführen oder Entnehmen einer Fahrerkarte muss die eingeschaltete Bedingung „KONTROLLGERÄT NICHT ERFORDERLICH“ automatisch ausgeschaltet werden.

Die eingeschaltete Bedingung „KONTROLLGERÄT NICHT ERFORDERLICH“ muss die folgenden Ereignisse und Warnungen unterbinden:

- Lenken ohne geeignete Karte
- mit der ununterbrochenen Lenkzeit verbundene Warnungen.“

### 3.7 Randnummer 065 erhält folgende Fassung:

**„Randnummer 065** Dieses Ereignis wird bei jeder Geschwindigkeitsüberschreitung ausgelöst. Diese Vorschrift gilt nur für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M2, M3, N2 oder N3 gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern.“

3.8 Nach Randnummer 067 wird folgender Wortlaut eingefügt:

„9.9 a. Ereignis ‚Datenkonflikt Fahrzeugbewegung‘

**Requirement 067a** Dieses Ereignis wird auch ausgelöst, wenn mehr als eine Minute lang ohne Unterbrechung Bewegungsdaten aus mindestens einer unabhängigen Quelle im Widerspruch zur gemessenen Geschwindigkeit ‚0‘ stehen.

**Randnummer 067b** Falls die Fahrzeugeinheit Geschwindigkeitswerte von externen unabhängigen Bewegungsdatenquellen erhalten oder errechnen kann, so kann dieses Ereignis auch ausgelöst werden, wenn diese Geschwindigkeitswerte mehr als eine Minute lang deutlich im Widerspruch zu den Werten stehen, die aus dem Geschwindigkeitssignal des Bewegungssensors errechnet wurden.“

3.9 In Randnummer 094 wird nach dem Ereignis „Datenfehler Fahrzeugbewegung“ folgende Zeile eingefügt:

„Datenkonflikt Fahrzeugbewegung	<ul style="list-style-type: none"> <li>— das längste Ereignis an jedem der letzten 10 Tage des Auftretens</li> <li>— die 5 längsten Ereignisse in den letzten 365 Tagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Datum und Uhrzeit des Beginns des Ereignisses,</li> <li>— Datum und Uhrzeit des Endes des Ereignisses,</li> <li>— Typ, Nummer und ausstellender Mitgliedstaat jeder zu Beginn und/oder Ende des Ereignisses eingeführten Karte,</li> <li>— Anzahl ähnlicher Ereignisse an diesem Tag.“</li> </ul>
---------------------------------	--	--

3.10 Randnummer 104 erhält folgende Fassung:

**„Randnummer 104** Das Kontrollgerät registriert und speichert in seinem Massenspeicher folgende Daten in Bezug auf die 255 jüngsten Unternehmenssperrungen:

- Sperrung (/Lock-in) - Datum und Uhrzeit,
- Entsperrung (/Lock-out) - Datum und Uhrzeit,
- Unternehmenskartennummer und ausstellende Mitgliedstaaten,
- Name und Anschrift des Unternehmens.

Daten, die zuvor durch eine Sperre gesperrt waren, die aufgrund obiger Begrenzung aufgehoben wurde, werden als nicht gesperrt behandelt.“

3.11 Nach Randnummer 109a wird folgende Randnummer eingefügt:

**„Randnummer 109b** Das Ereignis ‚Datenkonflikt Fahrzeugbewegung‘ wird nicht auf der Fahrer- und der Werkstattkarte gespeichert.“

3.12 Randnummer 114a erhält folgende Fassung:

**„Randnummer 114a** Die Anzeige muss die in Anlage 1 Kapitel 4 ‚Zeichensätze‘ spezifizierten Zeichen unterstützen. Die Anzeige kann vereinfachte Zeichen verwenden (z.B. können mit Akzent versehene Zeichen ohne Akzent oder Kleinbuchstaben als Großbuchstaben dargestellt werden).“

3.13 Randnummer 121 erhält folgende Fassung:

**„Randnummer 121** Wenn keine anderen Informationen angezeigt werden müssen, sind vom Kontrollgerät standardmäßig folgende Angaben anzuzeigen:

- die Ortszeit (UTC + durch den Fahrer eingestellter Versatz),
- die Betriebsart,
- die derzeitige Tätigkeit des Fahrers und die derzeitige Tätigkeit des zweiten Fahrers.

Informationen zum Fahrer:

- Falls derzeitige Tätigkeit LENKEN ist: aktuelle ununterbrochene Lenkzeit und aktuelle kumulative Unterbrechungszeit,



- falls derzeitige Tätigkeit nicht LENKEN ist: aktuelle Dauer der anderen Tätigkeit (seit der Auswahl) und aktuelle kumulative Unterbrechungszeit.“

3.14 Randnummer 127 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 127** Nach Bedarf müssen sich folgende Anzeigen auswählen lassen:

- Datum und Uhrzeit in UTC sowie Ortszeitversatz,
- der Inhalt der sechs Ausdrücke in den gleichen Formaten wie die Ausdrücke selbst,
- ununterbrochene Lenkzeit und kumulative Unterbrechungszeit des Fahrers,
- ununterbrochene Lenkzeit und kumulative Unterbrechungszeit des zweiten Fahrers,
- kumulierte Lenkzeit des Fahrers für die Vorwoche und die laufende Woche,
- kumulierte Lenkzeit des zweiten Fahrers für die Vorwoche und die laufende Woche.

Fakultative Angabe:

- aktuelle Dauer der Tätigkeit des zweiten Fahrers (seit der Auswahl),
- kumulierte Lenkzeit des Fahrers für die laufende Woche,
- kumulierte Lenkzeit des Fahrers für den aktuellen Arbeitstag,
- kumulierte Lenkzeit des zweiten Fahrers für den aktuellen Arbeitstag.“

3.15 Randnummer 133a erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 133a** Der Drucker muss die in Anlage 1 Kapitel 4 ‚Zeichensätze‘ spezifizierten Zeichen unterstützen.“

3.16 Randnummer 136 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 136** Auf dem vom Kontrollgerät verwendeten Ausdruckpapier sind das Prüfzeichen und der Typ/die Typen des Kontrollgeräts anzugeben, mit dem/denen es eingesetzt werden kann.“

3.17 Nach Randnummer 136 werden folgende Randnummern eingefügt:

„**Randnummer 136a** Die Ausdrücke müssen unter normalen Aufbewahrungsbedingungen hinsichtlich Lichtintensität, Feuchtigkeit und Temperatur mindestens zwei Jahre lang deutlich lesbar und identifizierbar bleiben.

**Randnummer 136b** Das Ausdruckpapier muss mindestens den Prüfspezifikationen entsprechen, die auf der Internetseite des gemäß Randnummer 278 mit der Durchführung der Interoperabilitätsprüfungen beauftragten Labors festgelegt sind.

**Randnummer 136c** Jegliche Änderung oder Aktualisierung der im obigen Absatz genannten Spezifikationen darf von dem beauftragten Labor nur nach Konsultation des Herstellers der bauartgenehmigten digitalen Fahrtensschreiber-Fahrzeugeinheit sowie der für die Bauartgenehmigung zuständigen Behörden vorgenommen werden.“

3.18 Randnummer 141 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 141** Das Kontrollgerät warnt den Fahrer 15 Minuten vor dem Zeitpunkt sowie zum Zeitpunkt der Überschreitung der höchstzulässigen ununterbrochenen Lenkzeit.“



3.19 Randnummer 145 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 145** Im letzteren Fall erfolgt die Kennzeichnung mit einem ‚T‘-Symbol.“

3.20 Nach Randnummer 161 wird folgende Randnummer eingefügt:

„**Randnummer 161a** Bewegungssensoren müssen

— entweder auf ein Magnetfeld, das die Ermittlung von Fahrzeugbewegungsdaten stört, reagieren – unter diesen Umständen registriert und speichert die Fahrzeugeinheit eine Sensorstörung (Randnummer 070) – oder

über einen Sensor verfügen, der vor Magnetfeldern geschützt oder dagegen unempfindlich ist.“

#### 4. ÄNDERUNGEN VON ABSCHNITT V (EINBAU)

4.1 In Randnummer 239 wird der folgende Satz angefügt:

„Die Auslieferung sicherheitsrelevanter Teile des Kontrollgeräts kann erforderlichenfalls während der Sicherheitszertifizierung eingeschränkt werden.“

4.2 Randnummer 243 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 243** Der Fahrzeughersteller oder Installateur aktiviert das eingebaute Kontrollgerät spätestens, bevor das Fahrzeug im Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 betrieben wird.“

4.3 Randnummer 248 und Randnummer 249 erhalten folgende Fassung:

„**Randnummer 248** Nach dem Einbau erfolgt eine Kalibrierung. Bei der Erstkalibrierung wird das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs (VRN), wenn es der mit der Kalibrierung beauftragten zugelassenen Werkstatt nicht bekannt ist, nicht notwendigerweise eingegeben. Unter diesen Umständen und nur zu diesem Zeitpunkt muss der Fahrzeugeigentümer die Möglichkeit haben, unter Verwendung seiner Unternehmenskarte das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs einzugeben (beispielsweise mittels Befehlen in einer geeigneten Menüstruktur der Mensch-Maschine-Schnittstelle der Fahrzeugeinheit), bevor das Fahrzeug im Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 betrieben wird <sup>(1)</sup>. Eine Aktualisierung oder Bestätigung dieser Eingabe ist nur unter Verwendung einer Werkstattkarte möglich.

**Randnummer 249** Nach der Einbauprüfung des Kontrollgeräts bei dessen Ersteinbau wird an diesem gut sichtbar und leicht zugänglich ein Einbauschild angebracht. Falls dies nicht möglich ist, wird das Schild deutlich sichtbar an der ‚B‘-Säule des Fahrzeugs angebracht. Bei Fahrzeugen ohne ‚B‘-Säule sollte das Einbauschild am Türrahmen der Fahrerseite des Fahrzeugs angebracht werden und in jedem Fall deutlich sichtbar sein.

Nach jeder Überprüfung durch einen zugelassenen Installateur oder eine zugelassene Werkstatt ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.“

4.4 Randnummer 250 sechster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„Datum der Messung der Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs und des tatsächlichen Reifenumfangs“

4.5 Nach Randnummer 250 wird folgende Randnummer eingefügt:

„**Randnummer 250a** Nur bei Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, die gemäß Verordnung (EG) Nr. 68/2009 <sup>(2)</sup> mit einem Adapter ausgestattet sind und bei denen nicht alle nötigen Informationen wie in Randnummer 250 beschrieben aufgenommen werden können, kann ein zweites, zusätzliches Einbauschild verwendet werden. In diesen Fällen muss das zusätzliche Schild mindestens die letzten vier in Randnummer 250 aufgeführten Gedankenstriche enthalten.

Falls dieses zweite, zusätzliche Schild verwendet wird, ist es an oder neben dem ersten, in Randnummer 250 beschriebenen Hauptschild anzubringen; es muss das gleiche Schutzniveau haben. Daneben muss das zweite Schild ebenfalls Name, Anschrift oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt, der bzw. die den Einbau vorgenommen hat, sowie das Datum des Einbaus tragen.“

#### 5. ÄNDERUNGEN VON ABSCHNITT VI (NACHPRÜFUNGEN)

5.1 Randnummer 257 wird wie folgt geändert:

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

<sup>(2)</sup> ABl. L 21 vom 24.1.2009, S. 3.

Der vierte Gedankenstrich erhält folgende Fassung: „— das Vorhandensein des Einbauschildes gemäß Randnummer 250 sowie des Typenschildes gemäß Randnummer 169“, und der folgende Gedankenstrich wird angefügt: „— die Abwesenheit von Manipulationsgeräten am Gerät.“

- 5.2 Nach Randnummer 257 werden folgende Randnummern eingefügt:

„**Randnummer 257a** Falls sich erweist, dass seit der letzten Nachprüfung eines der in Kapitel III Abschnitt 9 (Feststellung von Ereignissen und Störungen) aufgeführten Ereignisse aufgetreten ist, das von den Herstellern von Fahrtschreibern und/oder nationalen Behörden als potenzielle Bedrohung der Sicherheit des Geräts betrachtet wird, so trifft die Werkstatt folgende Maßnahmen:

- a) Vergleich zwischen den Kenndaten des an das Getriebe angeschlossenen Bewegungssensors und jenen des gekoppelten und in der Fahrzeugeinheit registrierten Sensors;
- b) Überprüfung der Übereinstimmung der Informationen auf dem Einbauschild mit den in den Aufzeichnungen der Fahrzeugeinheit enthaltenen Informationen;
- c) Vergleich der Seriennummer und Genehmigungsnummer des Bewegungssensors, sofern auf dessen Gehäuse aufgedruckt, auf Übereinstimmung mit den in den Aufzeichnungen der Fahrzeugeinheit enthaltenen Informationen.

**Randnummer 257b** Die Werkstätten halten etwaige Erkenntnisse in Bezug auf aufgebrochene Plomben oder Manipulationsgeräte in ihren Inspektionsberichten fest. Die Werkstätten bewahren diese Berichte mindestens zwei Jahre lang auf und stellen sie der zuständigen Behörde auf Wunsch zur Verfügung.“

## 6. ÄNDERUNGEN VON ABSCHNITT VII (KARTENAUSGABE)

- 6.1 Nach Randnummer 268 wird folgende neue Randnummer eingefügt:

„**Randnummer 268a** Die Mitgliedstaaten tauschen auf elektronischem Weg Daten aus, um die Einzigkeit der von ihnen ausgestellten Fahrerkarte zu gewährleisten.“

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können auch bei der Überprüfung von Fahrerkarten im Rahmen von Kontrollen auf der Straße oder auf dem Unternehmensgelände einen elektronischen Datenaustausch vornehmen, um die Einzigkeit und den Status der Karten zu überprüfen.“

## 7. ÄNDERUNGEN VON ABSCHNITT VIII (BAUARTGENEHMIGUNG)

- 7.1 In Abschnitt 1 „Allgemeines“ wird an den ersten Absatz ein neuer Satz angefügt:

„Jeder Hersteller von Fahrzeugeinheiten kann für Bauteile derselben in Kombination mit einem Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber jeglichen Typs – und ebenso umgekehrt – die Bauartgenehmigung beantragen, sofern jedes Bauteil den Vorschriften von Randnummer 001a entspricht.“

- 7.2 Nach Randnummer 274 werden folgende Randnummern eingefügt:

„**Randnummer 274a** Falls die für die Sicherheitszertifizierung zuständigen Behörden die Zertifizierung eines neuen Geräts ausnahmsweise wegen überholten Sicherheitsmechanismen verweigern, wird die Bauartgenehmigung in diesem bestimmten Ausnahmefall weiterhin erteilt, falls keine der Verordnung entsprechende Alternativlösung besteht.“

**Randnummer 274b** In diesem Fall unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die Europäische Kommission, die innerhalb von zwölf Kalendermonaten nach Erteilung der Bauartgenehmigung ein Verfahren einleitet, um zu gewährleisten, dass das ursprüngliche Sicherheitsniveau wiederhergestellt wird.“

- 7.3 Nach Randnummer 275 wird folgende Randnummer eingefügt:

„**Randnummer 275a** Die Hersteller stellen die entsprechenden Muster bauartgenehmigter Produkte sowie die zugehörigen Unterlagen, die die mit der Durchführung von Funktionsprüfungen beauftragten Labors benötigen, innerhalb eines Monats nach diesbezüglichem Ersuchen zur Verfügung. Die aus diesem Ersuchen erwachsenden Kosten trägt die ersuchende Stelle. Die Labors behandeln sämtliche sensiblen Geschäftsinformationen vertraulich.“

- 7.4 Nach Randnummer 277 wird folgende Randnummer eingefügt:

„**Randnummer 277a** Im Funktionszertifikat für ein Bauteil eines Kontrollgeräts sind auch die Bauartgenehmigungsnummern sämtlicher anderen genehmigten kompatiblen Kontrollgerätkomponenten anzugeben.“

- 7.5 Randnummer 281 erhält folgende Fassung:

„**Randnummer 281** Für ein Kontrollgerät oder eine Kontrollgerätkarte, für die kein Sicherheitszertifikat und kein Funktionalitätszertifikat erteilt wurde, werden vom Labor keine Interoperabilitätsprüfungen durchgeführt, außer in dem in Randnummer 274a genannten Ausnahmefall.“

## 8. ÄNDERUNGEN AN ANLAGE 1 (DATENGLOSSAR)

- 8.1 Randnummer 2.2 erhält folgende Fassung:

### „2.2 Address

Eine Adresse.

Address: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

address OCTET STRING (SIZE(35))

}

**codePage** gibt einen in Kapitel 4 definierten Zeichensatz an,

**address** ist eine unter Verwendung des spezifizierten Zeichensatzes kodierte Adresse.“

- 8.2 In Randnummer 2.54 erhält die Zeile „,0A'H ... ,0F'H RFU,“ folgende Fassung:

„,0A'H            Datenkonflikt Fahrzeugbewe-  
                          gung,

,0B'H ... ,0F'H    RFU,“

- 8.3 Abschnitt 2.70 erhält folgende Fassung:

### „2.70 Name

Ein Name.

Name: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

name OCTET STRING (SIZE(35))

}

**codePage** gibt einen in Kapitel 4 definierten Zeichensatz an,

**name** ist ein unter Verwendung des spezifizierten Zeichensatzes kodierter Name.“

- 8.4 Abschnitt 2.114 erhält folgende Fassung:

### „2.114 VehicleRegistrationNumber

Amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs (VRN). Das amtliche Kennzeichen wird von der Fahrzeugzulassungsstelle zugewiesen.

VehicleRegistrationNumber: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

vehicleRegNumber OCTET STRING (SIZE(13))

}

**codePage** gibt einen in Kapitel 4 definierten Zeichensatz an,

**vehicleRegNumber** ist ein unter Verwendung des spezifizierten Zeichensatzes kodiertes amtliches Kennzeichen.

**Wertzuweisung:** landesspezifisch.“

- 8.5 Der letzte Absatz von Kapitel 4 erhält folgende Fassung:

„Andere Zeichenfolgen (Anschrift, Name, amtliches Kennzeichen) verwenden darüber hinaus die Zeichen der Dezimalzeichencodes 161 bis 255 der folgenden 8-Bit-Standardzeichensätze, spezifiziert durch die Codeseiten-Nummern:  Standardzeichensatz	Codeseite (Dezimal)
ISO/IEC 8859-1 Latin-1 Westeuropäisch	1
ISO/IEC 8859-2 Latin-2 Mitteleuropäisch	2
ISO/IEC 8859-3 Latin-3 Südeuropäisch	3
ISO/IEC 8859-5 Latin / Kyrillisch	5
ISO/IEC 8859-7 Latin / Griechisch	7
ISO/IEC 8859-9 Latin-5 Türkisch	9
ISO/IEC 8859-13 Latin-7 Baltisch	13
ISO/IEC 8859-15 Latin-9	15
ISO/IEC 8859-16 Latin-10 Südosteuropäisch	16
KOI8-R Latin / Kyrillisch	80
KOI8-U Latin / Kyrillisch	85“

- 8.6 In Kapitel 2 erhält Abschnitt 2.67 folgende Fassung:

„2.67 ManufacturerCode

Code zur Identifizierung des Herstellers bauartgenehmigter Geräte.

ManufacturerCode: = INTEGER (0..255)

Das für Interoperabilitätsprüfungen zuständige Labor führt die Liste der Herstellercodes und veröffentlicht sie auf ihrer Internetseite (Randnummer 290).

ManufacturerCodes werden den Entwicklern von Fahrtenschreibergeräten auf Antrag beim für Interoperabilitätsprüfungen zuständigen Labor vorläufig zugeteilt.“

- 8.7 Abschnitt 2.71 erhält folgende Fassung:

„2.71 NationAlpha

Die alphabetische Bezeichnung eines Staats erfolgt im Einklang mit den auf Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr gemäß dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (Vereinte Nationen, 1968) verwendeten Unterscheidungszeichen.

NationAlpha: = IA5String (SIZE (3))

Die Codes NationAlpha und NationNumeric sind in einer Liste aufgeführt, die von dem gemäß Randnummer 278 mit der Durchführung der Interoperabilitätsprüfungen beauftragten Labor auf ihrer Internetseite geführt wird.“

- 8.8 Abschnitt 2.72 erhält folgende Fassung:

„2.72 NationNumeric

Numerische Bezeichnung eines Landes.

NationNumeric: = INTEGER (0.. 255)

Wertzuweisung: siehe Datentyp 2.71 (NationAlpha).

Jegliche Änderung oder Aktualisierung der Spezifikationen NationAlpha oder NationNumeric darf von dem beauftragten Labor nur nach Einholung von Stellungnahmen der Hersteller bauartgenehmigter digitaler Fahrtschreiber-Fahrzeugeinheiten vorgenommen werden.“

9. **ÄNDERUNGEN AN ANLAGE 3 (PIKTOGRAMME)**

9.1 Randnummer PIC\_001 erhält folgende Fassung:

„PIC\_001 Vom Kontrollgerät können fakultativ folgende Piktogramme und Piktogrammkombinationen (oder Piktogramme und Kombinationen, die hinreichend ähnlich sind, um eindeutig als diese erkannt zu werden) verwendet werden:“

9.2 In Abschnitt 2, Unterabschnitt „Ereignisse“, wird folgendes Piktogramm angefügt:


„!  Datenkonflikt Fahrzeugbewegung“


10. **ÄNDERUNGEN AN ANLAGE 4 (AUSDRUCKE)**

10.1 PRT\_006 in Abschnitt 2, Spezifikation der Datenblöcke, erhält folgende Fassung:

„PRT\_006 Ausdrücke verwenden die folgenden Datenblöcke und/oder Datensätze in der jeweiligen Bedeutung und Form:



Block- oder Datensatznummer Bedeutung	Datenformat
--	-------------

1 <b>Datum und Uhrzeit des Ausdrucks</b>	 TT/MM/IIII hh:mm (UTC)
--	---

2 <b>Art des Ausdrucks</b>	
Blockbezeichner	- - - - -  - - - - -
Ausdruck Piktogrammkombination (s. Anl. 3), Einstellung des Geschwindigkeitsbegrenzers (nur bei Ausdruck Geschwindigkeitsüberschreitung)	Pikto xxx <b>km/h</b>



3 <b>Angaben zum Karteninhaber</b>	
Blockbezeichner, P = Piktogramm Personen	- - - - - P - - - - -
Zuname des Karteninhabers	P Zuname _____
(ggf.) Vorname(n) des Inhabers	Vorname _____
Kartenkennung	Kartenkennung _____
Karte gültig bis (falls zutreffend)	TT/MM/IIII

Handelt es sich um eine nicht personengebundene Karte ohne Namen des Karteninhabers, ist statt dessen der Name des Unternehmens, der Werkstatt oder der Kontrollstelle zu drucken.

4 <b>Fahrzeugkennung</b>	
Blockbezeichner	- - - - -  - - - - -
Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN)	 VIN _____
Zulassender Mitgliedstaat und amtliches Kennzeichen	Nat/VRN _____




5 FE-Kennung

Blockbezeichner  
Name des FE-Herstellers  
FE-Teilnummer

-----  -----
 FE-Hersteller _____
FE-Teilnummer _____



6 Letzte Kalibrierung des Kontrollgeräts

Blockbezeichner  
Name der Werkstatt  
Werkstattkartenkennung  
Datum der Kalibrierung

-----  -----
 Name _____
Kartenkennung _____
 TT/MM/JJJJ

7 Letzte Kontrolle (durch einen Kontrolleur)

Blockbezeichner  
Kontrollkartenkennung  
Datum, Uhrzeit und Art der Kontrolle


-----  -----
Kartenkennung _____
 TT/MM/JJJJ hh:mm pppp

Art der Kontrolle: bis zu vier Piktogramme. Die Art der Kontrolle kann sein (auch in Kombination):

: Herunterladen von der Karte, : Herunterladen von der FE, : Ausdrucken, : Anzeigen

8 Fahrtätigkeiten, auf einer Karte in der Reihenfolge des Auftretens gespeichert

Blockbezeichner  
Abfragedatum (Kalendertag, der Gegenstand des Ausdrucks ist) + Tagesanwesenheitszähler



-----  -----
TT/MM/JJJJ xxx

8a Bedingung ‚Kontrollgerät nicht erforderlich‘ zu Tagesbeginn (freilassen, wenn diese Bedingung nicht eingeschaltet ist)

----- OUT -----



8.1 Zeitraum, in dem die Karte nicht eingeführt war

8.1a Datensatzbezeichner (Beginn des Zeitraums)  
8.1b Unbekannter Zeitraum. Uhrzeit Beginn, Dauer  
8.1c Manuell eingegebene Tätigkeit.  
Piktogramm Tätigkeit (A), Uhrzeit Beginn, Dauer.

-----  -----
 : hh:mm hhhmm
A: hh:mm hhhmm

8.2 Einführen der Karte in Steckplatz S

Datensatzbezeichner; S = Piktogramm Steckplatz  
Zulassender Mitgliedstaat und amtliches Kennzeichen  
Kilometerstand beim Einführen der Karte

-----  -----
 Nat/VRN _____
x xxx xxx km

## 8.3 Tätigkeit (bei eingeführter Karte)

Piktogramm Tätigkeit (A), Uhrzeit Beginn, Dauer, Status der Fahrzeugführung (Piktogramm Team bei TEAM, Leerstellen bei EINMANNBETRIEB).

A : hh:mm hhhmm ☉☉

## 8.3a Spezifische Bedingung. Eingabezeit, Piktogramm Spezifische Bedingung (oder Piktogrammkombination).

hh:mm - - - pppp - - -

## 8.4 Entnahme der Karte

Kilometerstand und zurückgelegte Wegstrecke seit dem letzten Einführen, für das der Kilometerstand bekannt ist

x xxx xxx km; x xxx km

## 9 Fahrertätigkeiten, in einer FE je Steckplatz in chronologischer Reihenfolge gespeichert

Blockbezeichner

Abfragedatum (Kalendertag, der Gegenstand des Ausdrucks ist)

Kilometerstand um 00:00 Uhr und 24:00 Uhr

- - - - - ☉ - - - - -

TT/MM/IIII

x xxx xxx - x xxx xxx km

## 10 Tätigkeiten in Steckplatz S

Blockbezeichner

## 10a Bedingung ‚Kontrollgerät nicht erforderlich‘ zu Tagesbeginn (freilassen, wenn diese Bedingung nicht eingeschaltet ist)

- - - - - -S- - - - -

- - - - - -OUT- - - - -

## 10.1 Zeitraum, in dem keine Karte in Steckplatz S eingeführt ist

Datensatzbezeichner

Keine Karte eingeführt

Kilometerstand zu Beginn des Zeitraums

- - - - -

☉ - - -

x xxx xxx km

## 10.2 Karteneinführung

Datensatzbezeichner Karteneinführung

Name des Fahrers

Vorname(n) des Fahrers

Fahrerkartenkennung

Fahrerkarte gültig bis

Zulassender Mitgliedstaat und amtliches Kennzeichen des vorherigen Fahrzeuges

Datum und Uhrzeit der Kartenentnahme aus vorherigem Fahrzeug

Leerzeile

Kilometerstand bei Einführung der Karte, manuelle Eingabe der Fahrertätigkeits-Flags (M = ja, leer = nein)

Falls an dem Tag, für den der Ausdruck erfolgt, keine Fahrerkarte eingeführt wurde, wird für Block 10.2 der Kilometerzählerstand der letzten verfügbaren Karteneinführung vor diesem Tag verwendet.

- - - - -

☉ Zuname \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Kartenkennung \_\_\_\_\_

TT/MM/IIII

☉+Nat/VRN \_\_\_\_\_

TT/MM/IIII hh:mm

x xxx xxx km M



10.3 Tätigkeit

Piktogramm Tätigkeit (A), Uhrzeit Beginn, Dauer, Status der Fahrzeugführung (Piktogramm Team bei TEAM, Leerstellen bei EINMANNBETRIEB).

A : hh:mm hhhmm ☹☹

10.3a Spezifische Bedingung. Eingabezeit, Piktogramm Spezifische Bedingung (oder Piktogrammkombination).

hh:mm - - - pppp - - -

10.4 Kartenentnahme oder Ende des Zeitraums ‚keine Karte‘

Kilometerstand bei Kartenentnahme oder Ende des Zeitraums ‚keine Karte‘ und zurückgelegte Wegstrecke seit Einführung der Karte oder seit Beginn des Zeitraums ‚keine Karte‘

x xxx xxx km; x xxx km

11 Tageszusammenfassung

Blockbezeichner

- - - - - ☹ - - - - -

11.1 FE-Zusammenfassung der Zeitabschnitte ohne Karte im Steckplatz Fahrer

Blockbezeichner

1 ☹ - - -

11.2 FE-Zusammenfassung der Zeitabschnitte ohne Karte im Steckplatz 2. Fahrer

Blockbezeichner

2 ☹ - - -

11.3 FE-Tageszusammenfassung je Fahrer

Datensatzbezeichner

Name des Fahrers

Vorname(n) des Fahrers

Fahrerkartenkennung

- - - - -  
☹ Zuname \_\_\_\_\_  
Vorname \_\_\_\_\_  
Kartenkennung \_\_\_\_\_

11.4 Eingabe des Orts des Beginns und/oder des Endes des Arbeitstages

pi = Piktogramm Ort Beginn/Ende, Uhrzeit, Land, Region

Kilometerstand

pihh:mm Lnd Reg  
x xxx xxx km

11.5 Gesamtwerte Tätigkeiten (von einer Karte)

Gesamtlenkzeit, zurückgelegte Wegstrecke

Gesamte Arbeits- und Bereitschaftszeit

Gesamtruhezeit und unbekannte Zeiten

Gesamtzeit Teamtätigkeiten

☹ hhhmm x xxx km  
✖ hhhmm ☹ hhhmm  
⌂ hhhmm ? hhhmm  
☹☹ hhhmm

11.6 *Gesamtwerte Tätigkeiten (Zeitabschnitte ohne Steckplatz Fahrer)*

Gesamtlenkzeit, zurückgelegte Wegstrecke

Gesamte Arbeits- und Bereitschaftszeit

Gesamtruhezeit

⊞ hhhmm x xxx km
⊗ hhhmm ⊞ hhhmm
⌞ hhhmm

11.7 *Gesamtwerte Tätigkeiten (Zeitabschnitte ohne Steckplatz 2. Fahrer)*

Gesamte Arbeits- und Bereitschaftszeit

Gesamtruhezeit

⊗ hhhmm ⊞ hhhmm
⌞ hhhmm

11.8 *Gesamtwerte Tätigkeiten (je Fahrer, beide Steckplätze)*

Gesamtlenkzeit, zurückgelegte Wegstrecke

Gesamte Arbeits- und Bereitschaftszeit

Gesamtruhezeit

Gesamtzeit Teamtätigkeiten

⊞ hhhmm x xxx km
⊗ hhhmm ⊞ hhhmm
⌞ hhhmm
⊞⊞ hhhmm

Wird ein Tagesausdruck für den aktuellen Tag benötigt, erfolgt die Berechnung der Angaben für die Tageszusammenfassung anhand der zum Zeitpunkt des Ausdrucks vorhandenen Daten.

12 *Auf einer Karte gespeicherte Ereignisse und/oder Störungen*

12.1 Blockbezeichner für die letzten 5 Ereignisse und Störungen auf der Karte

-----!⊗⊞-----
---------------

12.2 Blockbezeichner für alle aufgezeichneten Ereignisse auf der Karte

-----!⊞-----
--------------

12.3 Blockbezeichner für alle aufgezeichneten Störungen auf der Karte

-----!⊗-----
--------------

12.4 *Datensatz Ereignis und/oder Störung*

Datensatzbezeichner

Piktogramm Ereignis/Störung, Datensatzzweck, Datum/Zeit Beginn  
(ggf.) weiterer Ereignis-/Störungscode, Dauer

Zulassender Mitgliedstaat und amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs,  
in dem Ereignis oder Störung auftrat

-----
Pik (Z) TT/MM/JJJJ hh:mm
! xx hhhmm
⊞ Nat/VRN _____

13 *In einer FE gespeicherte oder andauernde Ereignisse und Störungen*

13.1 Blockbezeichner für die letzten 5 Ereignisse und Störungen in de FE

-----!⊗⊞-----
---------------

13.2 Blockbezeichner für alle aufgezeichneten oder andauernden Ereignisse in der FE

-----!⊞-----
--------------

13.3 Blockbezeichner für alle aufgezeichneten oder andauernden Störungen in der FE

- - - - - <b>A</b> - - - - -
------------------------------

13.4 Datensatz Ereignis und/oder Störung

Datensatzbezeichner

Piktogramm Ereignis/Störung, Datensatzzweck, Datum/Zeit Beginn (ggf.) weiterer Ereignis-/Störungscode, Anzahl ähnlicher Ereignisse an diesem Tag, Dauer

Kennung der zu Beginn oder am Ende des Ereignisses oder der Störung eingeführten Karten (bis zu 4 Zeilen ohne Wiederholung derselben Kartennummern)

Falls keine Karte eingeführt

- - - - -
Pik (Z) TT/MM/JJJJ hh:mm
! xx (xxx) hhmm
Kartenkennung
Kartenkennung
Kartenkennung
Kartenkennung
■ - - -

Der Datensatzzweck (Z) ist ein numerischer Code zur Erläuterung, warum das Ereignis oder die Störung aufgezeichnet wurde; die Codierung erfolgt entsprechend dem Datenelement *EventFaultRecordPurpose*.

14 FE-Kennung

Blockbezeichner

Name des FE-Herstellers

Anschrift des FE-Herstellers

FE-Teilnummer

FE-Bauartgenehmigungsnummer

FE-Seriennummer

FE-Baujahr

Version und Installationsdatum der FE-Software

- - - - - <b>B</b> - - - - -
<b>B</b> Name _____
Anschrift _____
Teilnummer _____
Gen.nr. _____
Seriennr. _____
JJJJ
<b>V</b> xxxx TT/MM/JJJJ

15 Kennnummer des Bewegungssensors (Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers)

Blockbezeichner

Seriennummer des Sensors

Bauartgenehmigungsnummer des Sensors

Ersteinbaudatum des Sensors

- - - - - <b>l</b> - - - - -
<b>l</b> Seriennr. _____
Gen.nr. _____
TT/MM/JJJJ“

10.2 Abschnitt 3.1, Ausdruck Fahrertätigkeiten von der Karte, erhält folgende Fassung:

„3.1 Tagesausdruck der Fahrertätigkeiten von der Karte

PRT\_007 Der Tagesausdruck der Fahrertätigkeiten von der Karte hat folgendes Format:

1	Datum und Uhrzeit des Ausdrucks
2	Art des Ausdrucks
3	Angaben zum Kontrolleur (bei in FE eingeführter Kontrollkarte)
3	Angaben zum Fahrer (von der ausgedruckten Karte)
4	Fahrzeugkennung (Fahrzeug, von dem der Ausdruck erfolgt)

5	FE-Kennung (FE, mit der der Ausdruck erfolgt)
6	Letzte Kalibrierung dieser FE
7	Letzte Kontrolle des hier kontrollierten Fahrers
8	Begrenzungszeichen Fahrertätigkeiten
8a	Bedingung ‚Kontrollgerät nicht erforderlich‘ zu Tagesbeginn
8.1a / 8.1b / 8.1c / 8.2 / 8.3 / 8.3a / 8.4	Fahrertätigkeiten in der Reihenfolge ihres Auftretens
11	Begrenzungszeichen Tageszusammenfassung
11.4	Eingegebene Orte in chronologischer Reihenfolge
11.5	Gesamtwerte Tätigkeiten
12.1	Begrenzungszeichen Ereignisse und Störungen von der Karte
12.4	Datensätze Ereignis/Störung (die letzten 5 auf der Karte gespeicherten Ereignisse/Störungen)
13.1	Begrenzungszeichen Ereignisse oder Störungen von der FE
13.4	Datensätze Ereignis/Störung (die letzten 5 in der FE gespeicherten oder andauernden Ereignisse/Störungen)
21.1	Ort der Kontrolle
21.2	Unterschrift des Kontrolleurs
21.5	Unterschrift des Fahrers“

10.3 Abschnitt 3.2, Tagesausdruck Fahrertätigkeiten von der FE, erhält folgende Fassung:

„3.2 Tagesausdruck der Fahrertätigkeiten von der FE

PRT\_008 Der Tagesausdruck der Fahrertätigkeiten von der FE hat folgendes Format:

1	Datum und Uhrzeit des Ausdrucks
2	Art des Ausdrucks
3	Angaben zum Karteninhaber (für alle in die FE eingeführten Karten)
4	Fahrzeugkennung (Fahrzeug, von dem der Ausdruck erfolgt)
5	FE-Kennung (FE, mit der der Ausdruck erfolgt)
6	Letzte Kalibrierung dieser FE
7	Letzte Kontrolle auf diesem Kontrollgerät
9	Begrenzungszeichen Fahrertätigkeiten
10	Begrenzungszeichen Steckplatz Fahrer (Steckplatz 1)
10a	Bedingung ‚Kontrollgerät nicht erforderlich‘ zu Tagesbeginn
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Tätigkeiten in chronologischer Reihenfolge (Steckplatz Fahrer)

10	Begrenzungszeichen Steckplatz 2. Fahrer (Steckplatz 2)
10a	Bedingung ‚Kontrollgerät nicht erforderlich‘ zu Tagesbeginn
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Tätigkeiten in chronologischer Reihenfolge (Steckplatz 2. Fahrer)
11	Begrenzungszeichen Tageszusammenfassung
11.1	Zusammenfassung der Zeitabschnitte ohne Karte im Steckplatz Fahrer
11.4	Eingegebene Orte in chronologischer Reihenfolge
11.6	Gesamtwerte Tätigkeiten
11.2	Zusammenfassung der Zeitabschnitte ohne Karte im Steckplatz 2. Fahrer
11.4	Eingegebene Orte in chronologischer Reihenfolge
11.8	Gesamtwerte Tätigkeiten
11.3	Zusammenfassung der Tätigkeiten für einen Fahrer, beide Steckplätze
11.4	Von diesem Fahrer eingegebene Orte in chronologischer Reihenfolge
11.7	Gesamtwerte Tätigkeiten für diesen Fahrer
13.1	Begrenzungszeichen Ereignisse/Störungen
13.4	Datensätze Ereignis/Störung (die letzten 5 in der FE gespeicherten oder andauernden Ereignisse/Störungen)
21.1	Ort der Kontrolle
21.2	Unterschrift des Kontrolleurs
21.3	Anfangszeit (Raum, in dem ein Fahrer ohne Karte die für ihn zutreffenden Zeitabschnitte angeben kann)
21.4	Endzeit
21.5	Unterschrift des Fahrers“

## 11. ÄNDERUNGEN AN ANLAGE 7 (PROTOKOLLE ZUM HERUNTERLADEN DER DATEN)

11.1 Die Fußnote in Abschnitt 2.1 zum Verfahren des Herunterladens erhält folgende Fassung:

„(1) Die eingeführte Karte verschafft die erforderlichen Zugriffsrechte für die Herunterladefunktion und die Daten. Das Herunterladen von Daten von einer in einen der Steckplätze der FE eingeführten Fahrerkarte ist auch möglich, wenn in den anderen Steckplatz keine andere Karte eingeführt ist.“

## 12. ÄNDERUNGEN AN ANLAGE 9 (BAUARTGENEHMIGUNG – MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE DURCHFÜHRENDE PRÜFUNGEN)

12.1 In Kapitel 1 wird die folgende ISO-Norm an den ersten Absatz angefügt:

„1.2. Referenzdokumente

ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006 Road vehicles – Tachograph systems – Part 3: Motion sensor interface (with vehicle units) (Straßenfahrzeuge – Fahrtenschreibersysteme – Teil 3: Bewegungssensorschnittstelle [mit Fahrzeugeinheiten]).“

12.2 In Kapitel 2, FUNKTIONSPRÜFUNGEN AN DER FAHRZEUGEINHEIT, wird in Abschnitt 3 zu den durchzuführenden Funktionsprüfungen die folgende neue Randnummer eingefügt:

„3.36 Bewegungssensor-Schnittstelle, Anforderungsentsprechung 001a, Randnummer 099“

12.3 In Kapitel 2 wird folgende neue Randnummer eingefügt:

**„Funktionsprüfung (FE)**

3.37 Überprüfen, dass die FE die herstellerdefinierten Ereignisse und/oder Störungen ermittelt, aufzeichnet und speichert, wenn ein gekoppelter Bewegungssensor auf Magnetfelder reagiert, die die Ermittlung von Fahrzeugbewegungsdaten stören, Randnummer 161a.“

12.4 In Kapitel 3 wird folgende neue Randnummer eingefügt:

**Funktionsprüfung (Bewegungssensor)**

„3.5 Überprüfen, dass der Bewegungssensor gegenüber Magnetfeldern unempfindlich ist. Andernfalls überprüfen, dass der Bewegungssensor auf Magnetfelder reagiert, die die Ermittlung von Fahrzeugbewegungsdaten stören, so dass eine gekoppelte FE Sensorstörungen ermitteln, aufzeichnen und speichern kann, zugehörige Randnummer 161a.“

12.5 In Kapitel 2, FUNKTIONSPRÜFUNGEN AM BEWEGUNGSSENSOR, wird in Abschnitt 3 zu den durchzuführenden Funktionsprüfungen die folgende neue Randnummer eingefügt:

„3.4. Bewegungssensor, Randnummer 001a“.

**13. ÄNDERUNGEN AN ANLAGE 12 (ADAPTER FÜR FAHRZEUGE DER KLASSEN M1 UND N1)**

In Kapitel 7, Abschnitt 7.2, wird folgende neue Randnummer eingefügt:

„3.3 Überprüfen, dass der Adapter gegenüber Magnetfeldern unempfindlich ist. Andernfalls überprüfen, dass der Adapter auf Magnetfelder reagiert, die die Ermittlung von Fahrzeugbewegungsdaten stören, so dass eine angeschlossene FE Sensorstörungen ermitteln, aufzeichnen und speichern kann, zugehörige Randnummer 161a.“

---