



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 26. Juni 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0058 (NLE)

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: Abkommen in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits

TRANSPORT VON GÜTERN AUF DER STRAßE

TEIL A

ANFORDERUNGEN AN GÜTERKRAFTVERKEHRSUNTERNEHMER:
ZULASSUNG ZUM BERUF DES GÜTERKRAFTVERKEHRSUNTERNEHMERS
UND AUSÜBUNG DES BERUFS

ARTIKEL 1

Anwendungsbereich

In diesem Teil sind die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und die Ausübung des Berufs geregelt; der Teil gilt für alle Güterkraftverkehrsunternehmer einer Vertragspartei, die den Transport von Gütern im Rahmen von Artikel 276 oder 277 dieses Abkommens durchführen.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Teils bezeichnet der Ausdruck

- a) „Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers“ eine Verwaltungsentscheidung, durch die es einer natürlichen oder juristischen Person, die die in diesem Teil geregelten Voraussetzungen erfüllt, gestattet wird, den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers auszuüben;
- b) „zuständige Behörde“ eine einzelstaatliche, regionale oder kommunale Behörde einer Vertragspartei, die zum Zwecke der Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers prüft, ob eine natürliche oder juristische Person die in diesem Teil geregelten Voraussetzungen erfüllt, und die befugt ist, eine Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen, und
- c) „gewöhnlicher Aufenthalt“ den Ort, an dem sich eine Person aufgrund persönlicher Bindungen, die eine enge Verbindung zwischen dieser Person und dem Ort, an dem sie sich aufhält, zeigen, normalerweise, d. h. mindestens an 185 Tagen pro Kalenderjahr, aufhält.

ARTIKEL 3

Anforderungen an die Ausübung des Berufs des Güterkraftverkehrsunternehmers

Natürliche oder juristische Personen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausüben, müssen

- a) eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einer Vertragspartei nach Artikel 5 dieses Teiles haben;
- b) die Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 dieses Teiles besitzen;
- c) über eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 7 dieses Teiles verfügen und
- d) die erforderliche fachliche Eignung gemäß Artikel 8 dieses Teiles besitzen.

ARTIKEL 4

Verkehrsleiter

- (1) Ein Güterkraftverkehrsunternehmer benennt mindestens eine natürliche Person zum Verkehrsleiter, der tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten des Güterkraftverkehrsunternehmers verwaltet und den Anforderungen in Artikel 3 Buchstaben b und d genügt und der
- a) in ständiger Verbindung mit dem Güterkraftverkehrsunternehmer steht, zum Beispiel als Angestellter, Direktor, Eigentümer oder Anteilseigner oder als Verwalter des Unternehmens, oder diese Person selbst ist und

b) seinen Wohnsitz im Gebiet der Vertragspartei hat, in deren Gebiet der Güterkraftverkehrsunternehmer niedergelassen ist.

(2) Falls eine natürliche oder juristische Person die Anforderung der fachlichen Eignung nicht erfüllt, kann die zuständige Behörde ihr die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ohne Benennung eines Verkehrsleiters nach Absatz 1 unter folgenden Bedingungen erteilen:

- a) die natürliche oder juristische Person bestimmt eine natürliche Person, die im Gebiet der Vertragspartei wohnhaft ist, in dem der Güterkraftverkehrsunternehmer niedergelassen ist, und die die Anforderungen von Artikel 3 Buchstaben b und d erfüllt und vertraglich verpflichtet ist, Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen durchzuführen;
- b) im Vertrag zwischen der natürlichen oder juristischen Person und der unter Buchstabe a genannten Person sind die von dieser Person tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie ihre Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau geregelt. Zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere das Instandhaltungsmanagement für die Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und -dokumente, die grundlegende Rechnungsführung, die Zuweisung der Ladung oder der Fahrdienste an die Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren;
- c) in ihrer Eigenschaft als Verkehrsleiter darf die unter Buchstabe a genannte Person die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Güterkraftverkehrsunternehmern mit einer Flotte von zusammengekommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten und

- d) die unter Buchstabe a genannte Person führt die genannten Aufgaben ausschließlich im Interesse der natürlichen oder juristischen Person durch und nimmt deren Verantwortlichkeiten unabhängig von irgendwelchen natürlichen oder juristischen Personen wahr, für die sie Beförderungen durchführt.
- (3) Eine Vertragspartei kann beschließen, dass ein nach Absatz 1 benannter Verkehrsleiter keine zusätzliche Zulassung im Sinne von Absatz 2 oder lediglich eine Zulassung für eine geringere Zahl von natürlichen oder juristischen Personen oder für eine kleinere Fahrzeugflotte als gemäß Absatz 2 Buchstabe c erhalten darf.
- (4) Die natürliche oder juristische Person unterrichtet die zuständige Behörde über den oder die benannten Verkehrsleiter.

ARTIKEL 5

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Niederlassung

Um die Anforderung der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung zu erfüllen, muss eine natürliche oder juristische Person im Gebiet der Vertragspartei der Niederlassung

- a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen sie auf die Originale der wichtigsten Unterlagen des Unternehmens entweder in elektronischer oder sonstiger Form zugreifen kann, insbesondere auf seine Beförderungsverträge, Unterlagen zu den Fahrzeugen, über die die natürliche oder juristische Person verfügt, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Arbeitsverträge, Sozialversicherungsunterlagen, Dokumente mit den Daten zu den Fahrten, Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Erfüllung der in diesem Teil festgelegten Voraussetzungen überprüfen zu können;

- b) im Unternehmensregister der betreffenden Vertragspartei oder in einem ähnlichen Register eingetragen sein, wenn das nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist;
- c) der Einkommensteuer unterliegen und, wenn das nach einzelstaatlichem Recht vorgeschrieben ist, eine Mehrwertsteuer-Identifikationsnummer erhalten haben;
- d) nach Erhalt der Zulassung über ein oder mehrere Fahrzeuge verfügen, die entsprechend den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei zugelassen sind oder in Betrieb genommen wurden und eingesetzt werden dürfen, unabhängig davon, ob sie ihr ausschließliches Eigentum sind oder sich beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Miet- oder Leasingvertrags in ihrem Besitz befinden;
- e) ihre administrativen und gewerblichen Tätigkeiten mittels der angemessenen Ausstattung und Einrichtung in Räumlichkeiten im Sinne des Buchstabens a, die auf dem Gebiet dieser Vertragspartei gelegen sind, tatsächlich und dauerhaft ausüben und ihre Beförderungstätigkeit mit den Fahrzeugen nach Buchstabe f mittels der im Gebiet dieser Vertragspartei vorhandenen angemessenen technischen Ausstattung tatsächlich und dauerhaft betreiben, und
- f) gewöhnlich und dauerhaft über eine – im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene – Zahl an Fahrzeugen, die den Anforderungen des Buchstabens d genügen, sowie an Fahrern, die normalerweise einer Betriebsstätte im Gebiet dieser Vertragspartei zugeordnet sind, verfügen.

ARTIKEL 6

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Zuverlässigkeit

(1) Vorbehaltlich Absatz 2 des vorliegenden Artikels legen die Vertragsparteien fest, welche Voraussetzungen natürliche oder juristische Personen und Verkehrsleiter erfüllen müssen, um der Anforderung der Zuverlässigkeit gerecht zu werden.

Um festzustellen, ob eine natürliche oder juristische Person diese Voraussetzungen erfüllt hat, berücksichtigen die Vertragsparteien das Verhalten der natürlichen oder juristischen Person, ihrer Verkehrsleiter, geschäftsführenden Direktoren und etwaiger anderer von der jeweiligen Vertragspartei bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen die natürliche oder juristische Person selbst, ihre Verkehrsleiter, geschäftsführende Direktoren und gegebenenfalls andere von der jeweiligen Vertragspartei bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein.

Die in diesem Absatz genannten Voraussetzungen umfassen mindestens Folgendes:

- a) Die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Güterkraftverkehrsunternehmers darf nicht zwingend infrage gestellt sein, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften in folgenden Bereichen:
 - i) Handelsrecht;
 - ii) Insolvenzrecht;
 - iii) Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche;

- iv) Straßenverkehr;
 - v) Berufshaftpflicht;
 - vi) Menschen- oder Drogenhandel und
 - vii) Steuerrecht, und
- b) gegen den Verkehrsleiter oder den Güterkraftverkehrsunternehmer darf nicht im Gebiet einer oder beider Vertragsparteien ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerwiegender Verstöße gegen die Vorschriften der Artikel 278 bis 282 dieses Abkommens oder nationale Vorschriften verhängt worden sein, insbesondere in Bezug auf
- i) Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte;
 - ii) höchstzulässiges Gewicht und Abmessungen der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr;
 - iii) Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer;
 - iv) Verkehrstüchtigkeit der Nutzfahrzeuge einschließlich der vorgeschriebenen technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge;
 - v) Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs;
 - vi) Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße;

vii) Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmten Fahrzeugklassen;

viii) Führerscheine;

ix) Zugang zum Beruf;

x) Tiertransporte;

xi) Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenkehr;

xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht sowie

xiii) Fahrten, bei denen sich die Be- und Entladestellen im Gebiet der anderen Vertragspartei befinden.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b des vorliegenden Artikels gilt Folgendes: Wurde gegen den Verkehrsleiter oder den Güterkraftverkehrsunternehmer auf dem Gebiet einer oder beider Vertragsparteien ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gemäß Anlage 27-A-1-1 verhängt, so führt die zuständige Behörde der Vertragspartei, in deren Gebiet das Unternehmen niedergelassen ist, rechtzeitig auf geeignete Art und Weise einungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Kontrolle vor Ort in den Räumlichkeiten der betreffenden natürlichen oder juristischen Person, durch und schließt dieses ab.

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens bewertet die zuständige Behörde, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Bei dieser Bewertung berücksichtigt die zuständige Behörde die Zahl der schweren Verstöße gegen die Vorschriften gemäß Absatz 1 Unterabsatz 3 dieses Artikels sowie die Zahl der schwersten Verstöße gemäß Anlage 27-A-1-1, für die der Verkehrsleiter oder der Güterkraftverkehrsunternehmer verurteilt wurde oder Sanktionen gegen sie verhängt wurden. Alle Feststellungen sind gebührend zu begründen und zu rechtfertigen.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde unverhältnismäßig, so entscheidet sie, dass die betreffende natürliche oder juristische Person die Anforderung der Zuverlässigkeit weiterhin erfüllt. Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde nicht unverhältnismäßig, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.

(3) Neben den in Anlage 27-A-1-1 aufgeführten schwersten Verstößen können auch die in Anlage 27-A-1-1a aufgeführten schwerwiegenden Verstöße zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen.

(4) Die Anforderung der Zuverlässigkeit gilt so lange als nicht erfüllt, wie eine Rehabilitierungsmaßnahme oder eine andere Maßnahme gleicher Wirkung gemäß den einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften der Vertragsparteien nicht erfolgt ist.

ARTIKEL 7

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit

- (1) Um die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit zu erfüllen, muss eine natürliche oder juristische Person dauerhaft in der Lage sein, im Verlauf des Geschäftsjahres ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Zu diesem Zweck weist die natürliche oder juristische Person anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass sie für jedes Jahr über Eigenkapital und Reserven verfügt:
- a) diese müssen insgesamt mindestens 9 000 EUR/8 000 GBP betragen, wenn lediglich ein Kraftfahrzeug genutzt wird, 5 000 EUR/4 500 GBP für jedes weitere Kraftfahrzeug oder jede weitere Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 t und 900 EUR/800 GBP für jedes weitere Kraftfahrzeug oder jede weitere Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t;
 - b) natürliche oder juristische Personen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers lediglich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t ausüben, müssen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nachweisen, dass sie in jedem Jahr über Eigenkapital und Reserven in Höhe von mindestens 1 800 EUR/1 600 GBP verfügen, wenn nur ein Fahrzeug genutzt wird, und in Höhe von 900 EUR/800 GBP für jedes weitere genutzte Fahrzeug.

- (2) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine – von der zuständigen Behörde festgelegte – Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft oder eine Versicherung, einschließlich einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, oder ein anderes rechtlich bindendes Dokument, das eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen für die in Absatz 1 Buchstabe a genannten Beträge darstellt, gelten lassen oder verlangen.
- (3) Abweichend von Absatz 1 lässt die zuständige Behörde in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse für das Jahr der Eintragung des Unternehmens als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft, ein von einem Finanzinstitut ausgestelltes Dokument, das im Namen des Unternehmens Zugang zu Krediten gewährt, oder ein – von der zuständigen Behörde festgelegtes – anderes rechtlich bindendes Dokument, mit dem nachgewiesen wird, dass das Unternehmen über die in Absatz 1 Buchstabe a genannten Beträge verfügt, gelten.
- (4) Bei den in Absatz 1 genannten Jahresabschlüssen und der in Absatz 2 genannten Bürgschaft, die zu überprüfen sind, muss es sich um diejenige der wirtschaftlichen Einheit handeln, die auf dem Gebiet einer Vertragspartei, in der die Zulassung beantragt worden ist, niedergelassen ist und nicht um diejenige etwaiger anderer, im Gebiet der anderen Vertragspartei niedergelassener Einheiten.

ARTIKEL 8

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der fachlichen Eignung

- (1) Um die Anforderung der fachlichen Eignung zu erfüllen, müssen die betreffenden Personen in den in Anlage 27-A-1-2 Teil I aufgeführten Sachgebieten Kenntnisse besitzen, die dem dort vorgesehenen Niveau entsprechen. Diese Kenntnisse werden durch eine obligatorische schriftliche Prüfung und – falls eine Vertragspartei dies verfügt – gegebenenfalls durch eine ergänzende mündliche Prüfung nachgewiesen. Diese Prüfungen sind gemäß Anlage 27-A-1-2 Teil II durchzuführen. Eine Vertragspartei kann zu diesem Zweck beschließen, dass die Teilnahme an einer Ausbildung vor den Prüfungen verpflichtend ist.
- (2) Die betroffenen Personen legen die Prüfung im Gebiet derjenigen Vertragspartei ab, in deren Gebiet sie ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben.
- (3) Nur die Behörden oder Stellen, die von einer Vertragspartei nach von ihr festgelegten Kriterien hierfür gebührend ermächtigt sind, können die in Absatz 1 genannten schriftlichen und mündlichen Prüfungen abnehmen und bescheinigen. Die Vertragsparteien prüfen regelmäßig, ob die Bedingungen, unter denen die Behörden oder Stellen die Prüfungen abnehmen, mit Anlage 27-A-1-2 im Einklang stehen.
- (4) Eine Vertragspartei kann die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschulabschlüsse, die im Gebiet der Vertragspartei erworben wurden, zu diesem Zweck eigens bezeichnet worden sind und Kenntnisse sämtlicher in der Liste in Teil I der Anlage 27-A-1-2 aufgeführten Sachgebiete beinhalten, von den Prüfungen in den von den Abschlüssen abgedeckten Sachgebieten befreien. Die Befreiung gilt nur für die Abschnitte von Teil I der Anlage 27-A-1-2, für die der Abschluss alle im Teilbereich jedes Abschnitts aufgeführten Sachgebiete abdeckt.

Eine Vertragspartei kann die Inhaber von Bescheinigungen über die fachliche Eignung, die für innerstaatliche Beförderungen im Gebiet dieser Vertragspartei gültig sind, von bestimmten Teilen der Prüfung befreien.

ARTIKEL 9

Prüfungsbefreiung

Zum Zwecke der Erteilung einer Lizenz an einen Güterkraftverkehrsunternehmer, der nur Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 3,5 t einsetzt, kann eine Vertragspartei beschließen, diejenigen Personen von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien, die nachweisen können, dass sie in einem Zeitraum von zehn Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung eine natürliche oder juristische Person derselben Art geleitet haben.

ARTIKEL 10

Verfahren für Aussetzung und Entzug von Zulassungen

- (1) Stellt eine zuständige Behörde fest, dass eine natürliche oder juristische Person Gefahr läuft, die in Artikel 3 aufgeführten Anforderungen nicht mehr zu erfüllen, so benachrichtigt sie die natürliche oder juristische Person hiervon. Stellt eine zuständige Behörde fest, dass eine oder mehrere dieser Anforderungen nicht mehr erfüllt sind, so kann sie der natürlichen oder juristischen Person eine Frist folgender Dauer zur Behebung des vorschriftswidrigen Zustands einräumen:
- a) höchstens sechs Monate für die Einstellung eines Nachfolgers des Verkehrsleiters, falls der Verkehrsleiter die Anforderungen der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung nicht mehr erfüllt, verlängerbar um drei Monate im Fall des Todes oder des gesundheitlich bedingten Ausfalls des Verkehrsleiters;
 - b) höchstens sechs Monate, falls die natürliche oder juristische Person zur Behebung des vorschriftswidrigen Zustands nachweisen muss, dass sie über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung verfügt, oder
 - c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt ist, um nachzuweisen, dass diese Anforderung erneut dauerhaft erfüllt ist.
- (2) Die zuständige Behörde kann natürlichen oder juristischen Personen, deren Zulassung ausgesetzt oder entzogen wurde, auferlegen, dass ihre Verkehrsleiter die in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfungen bestanden haben müssen, bevor eine Rehabilitierungsmaßnahme erfolgt.

(3) Stellt die zuständige Behörde fest, dass die natürliche oder juristische Person eine oder mehrere Anforderungen nach Artikel 3 nicht mehr erfüllt, so setzt sie die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers aus oder entzieht sie, und zwar innerhalb der in Absatz 1 genannten Fristen.

ARTIKEL 11

Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters

(1) Wird einem Verkehrsleiter die Zuverlässigkeit nach Artikel 6 aberkannt, so erklärt die zuständige Behörde diesen Verkehrsleiter für ungeeignet, die Verkehrstätigkeiten eines Güterkraftverkehrsunternehmers zu leiten.

Die zuständige Behörde rehabilitiert den Verkehrsleiter nicht früher als ein Jahr nach dem Datum der Aberkennung der Zuverlässigkeit und nicht bevor der Verkehrsleiter nachgewiesen hat, dass er während eines Zeitraums von mindestens drei Monaten an einer geeigneten Weiterbildung teilgenommen oder eine Prüfung zu den Sachgebieten, die in Anlage 27-A-1-2 Teil I aufgelistet sind, abgelegt hat.

(2) Wenn einem Verkehrsleiter gemäß Artikel 6 die Zuverlässigkeit aberkannt wird, kann ein Antrag auf Rehabilitation nicht früher als ein Jahr nach dem Zeitpunkt der Aberkennung der Zuverlässigkeit gestellt werden.

ARTIKEL 12

Überprüfung und Registrierung der Anträge

- (1) Die im Gebiet der jeweiligen Vertragspartei zuständigen Behörden erfassen in den in Artikel 13 Absatz 1 aufgeführten einzelstaatlichen elektronischen Registern die Daten zu den von ihnen genehmigten Unternehmen.
- (2) Bei der Bewertung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens überprüfen die zuständigen Behörden, ob der bzw. die benannte(n) Verkehrsleiter zum Zeitpunkt der Antragstellung in einer der Vertragsparteien für ungeeignet erklärt ist/sind, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens gemäß Artikel 11 zu verwalten.
- (3) Die zuständigen Behörden wachen regelmäßig darüber, ob die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers erteilt haben, die Anforderungen nach Artikel 3 dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck nehmen die Vertragsparteien gezielte Kontrollen von Unternehmen vor, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft wurden, gegebenenfalls einschließlich Kontrollen vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens.

ARTIKEL 13

Einzelstaatliche elektronische Register

- (1) Die zuständigen Behörden führen ein einzelstaatliches elektronisches Register der Kraftverkehrsunternehmen, die zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers zugelassen wurden.

(2) Die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen enthaltenen Daten und die Bedingungen für den Zugriff auf diese Daten sind in Anlage 27-A-1-5 festgelegt.

ARTIKEL 14

Verwaltungszusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden

- (1) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Austausch von Informationen mit den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei im Hinblick auf die Anwendung dieses Teiles zuständig ist.
- (2) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei arbeiten eng zusammen, leisten einander zügig Amtshilfe und übermitteln einander alle sonstigen einschlägigen Informationen, um die Durchführung und die Durchsetzung dieses Teiles zu erleichtern.
- (3) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei führen individuelle Überprüfungen durch, um festzustellen, ob ein Unternehmen die Bedingungen der Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers erfüllt, wenn dies von einer zuständigen Behörde der anderen Vertragspartei in hinreichend begründeten Fällen verlangt wird. Sie unterrichten die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei über die Ergebnisse solcher Überprüfungen und die durchgeführten Maßnahmen, falls festgestellt wird, dass das Unternehmen die Anforderungen aus diesem Teil nicht mehr erfüllt.
- (4) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei tauschen Informationen über Verurteilungen und Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 aus.
- (5) Detaillierte Regeln für die Modalitäten des in den Absätzen 3 und 4 genannten Informationsaustauschs sind in Anlage 27-A-1-5 festgelegt.

SCHWERSTE VERSTÖßE
FÜR DIE ZWECKE VON TEIL A ARTIKEL 6 ABSATZ 2 DIESES ANHANGS

- (1) Überschreitung von Höchstgrenzen wie folgt:
 - a) Überschreitung der sechs-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25 % oder mehr;
 - b) Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr während der täglichen Arbeitszeit.
- (2) Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Vorhandensein im Fahrzeug und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten.
- (3) Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung und/oder Fahren mit einem sehr schwerwiegenden Mangel unter anderem an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern/Reifen, Federung oder Fahrgestell, wodurch eine unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit gegeben ist, derentwegen das Fahrzeug stillgelegt werden muss.

- (4) Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist oder die mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung oder ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug befördert werden, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
- (5) Güterbeförderung ohne einen gültigen Führerschein oder Beförderung durch ein Unternehmen, das nicht über eine gültige Lizenz des Betreibers gemäß Artikel 278 dieses Abkommens verfügt.
- (6) Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.
- (7) Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t und um 25 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 t.

**LISTE DER SCHWERWIEGENDEN VERSTÖßE
FÜR DIE ZWECKE VON TEIL A ARTIKEL 6 ABSATZ 2 DIESES ANHANGS**

Die folgenden Tabellen enthalten die Kategorien und Arten schwerwiegender Verstöße gegen diesen Anhang, unterteilt in drei Kategorien je nach Schweregrad entsprechend der von ihnen ausgehenden Gefahr von tödlichen oder schweren Verletzungen und/oder Wettbewerbsverfälschungen im Kraftverkehrsmarkt: schwerste Verstöße („Most Serious Infringement, MSI“), sehr schwerwiegende Verstöße („Very Serious Infringement, VSI“) und schwerwiegende Verstöße („Serious Infringement, SI“).

1. Gruppen von Verstößen gegen Teil B Abschnitt 2 dieses Anhangs, soweit nicht anders angegeben

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES		SCHWEREGRAD		
				MSI	VSI	SI
Lenkdauer						
1.	Artikel 4 Absatz 1 und Anlage 27-A-1-1	Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std., sofern die Verlängerung auf 10 Std. nicht gestattet ist	10 Std. ≤ ... < 11 Std.			X
2.			11 Std. ≤ ...		X	
3.		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std. um 50 % oder mehr	13,5 Std. ≤ ...	X		
4.		Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10 Std., sofern die Verlängerung gestattet ist	11 Std. ≤ ... < 12 Std.			X
5.			12 Std. ≤ ...		X	
6.		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 10 Std. um 50 % oder mehr	15 Std. ≤ ...	X		

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES		SCHWEREGRAD		
				MSI	VSI	SI
7.	Artikel 4 Absatz 2 und Anlage 27-A-1-1	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit	60 Std. ≤ ... < 65 Std.			X
8.			65 Std. ≤ ... < 70 Std.		X	
9.		Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit um 25 % oder mehr	70 Std. ≤ ...	X		
10.	Artikel 4 Absatz 3 und Anlage 27-A-1-1	Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen	100 Std. ≤ ... < 105 Std.			X
11.			105 Std. ≤ ... < 112,5 Std.		X	
12.		Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen um 25 % oder mehr	112,5 Std. ≤ ...	X		
Fahrtunterbrechungen						
13.	Artikel 5	Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5 Std. vor Fahrtunterbrechung	5 Std. ≤ ... < 6 Std.			X
14.			6 Std. ≤ ...		X	
Ruhezeiten						
15.	Artikel 6 Absatz 2	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11 Std., sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit gestattet ist	8,5 Std. ≤ ... < 10 Std.			X
16.			... < 8,5 Std.		X	
17.		Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std., sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	7 Std. ≤ ... < 8 Std.			X
18.			... < 7 Std.		X	
19.		Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3 Std. + 9 Std.	3 Std. + [7 Std. ≤ ... < 8 Std.]			X
20.			3 Std. + [... < 7 Std.]		X	

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES		SCHWEREGRAD		
				MSI	VSI	SI
21.	Artikel 6 Absatz 5	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std. bei Mehrfahrerbetrieb	7 Std. $\leq \dots < 8$ Std.			X
22.			$\dots < 7$ Std.		X	
23.	Artikel 6 Absatz 6	Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24 Std.	20 Std. $\leq \dots < 22$ Std.			X
24.			$\dots < 20$ Std.		X	
25.		Unzureichende wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 Std., sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist	36 Std. $\leq \dots < 42$ Std.			X
26.			$\dots < 36$ Std.		X	
27.		Überschreitung von sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit	3 Std. $\leq \dots < 12$ Std.			X
28.			12 Std. $\leq \dots$		X	
29.	Artikel 6 Absatz 7	Keine Ausgleichsruhezeit für zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten			X	
30.	Artikel 6 Absatz 9	Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit oder einer wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden in einem Fahrzeug			X	
31.		Keine Übernahme der Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs durch den Arbeitgeber				X
Arbeitsorganisation						
32.	Artikel 6 Absatz 10	Arbeit der Fahrer vom Verkehrsunternehmen nicht so geplant, dass die Fahrer in der Lage sind, zur Betriebsstätte des Arbeitgebers oder zu ihrem Wohnsitz zurückzukehren			X	
33.	Artikel 7 Absatz 1	Verknüpfung von Lohn/Zahlungen und zurückgelegter Strecke, Schnelligkeit der Auslieferung und/oder Menge der beförderten Güter			X	
34.	Artikel 7 Absatz 2	Keine oder mangelhafte Organisation der Arbeit des Fahrers, keine Anweisungen für den Fahrer, um ihm die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu ermöglichen, oder fehlerhafte Anweisungen			X	

2. Gruppen von Verstößen gegen Teil B Abschnitt 4 und Teil C Abschnitt 2 dieses Anhangs

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
Einbau des Fahrtenschreibers					
1.	Teil C Abschnitt 2 Artikel 3 und 5 und Anlage 27-A-1-1	Fehlen bzw. Nichtverwendung eines typgenehmigten Fahrtenschreibers	X		
Verwendung von Fahrtenschreibern, Fahrerkarten oder Schaublättern					
2.	Teil C Abschnitt 2 Artikel 6 Absatz 1	Verwendung eines nicht durch eine zugelassene Werkstatt nachgeprüften Fahrtenschreibers		X	
3.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 3 und Anlage 27- A-1-1	Fahrer besitzt und/oder verwendet mehr als eine eigene Fahrerkarte		X	
4.		Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte (gilt als Fahren ohne Fahrerkarte)	X		
5.		Verwendung einer Fahrerkarte eines anderen Fahrers (gilt als Fahren ohne Fahrerkarte)	X		
6.		Verwendung einer Fahrerkarte, die aufgrund falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt wurde (gilt als Fahren ohne Fahrerkarte)	X		
7.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 7 Absatz 1 und Teil C Abschnitt 2 Artikel 15 Absatz 1	Fahrtenschreiber funktioniert nicht einwandfrei (z. B.: Fahrtenschreiber nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert und verplombt)		X	
8.		Fahrtenschreiber wird nicht ordnungsgemäß verwendet (z. B.: absichtlicher, freiwilliger oder erzwungener Missbrauch, mangelnde Anweisungen zur richtigen Verwendung usw.)		X	

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
9.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 7 Absatz 2 und Anlage 27-A-1-1	Vorhandensein im Fahrzeug und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers verändert werden können	X		
10.		Verfälschung, Verschleierung, Unterdrückung oder Vernichtung der auf dem Schaublatt aufgezeichneten Daten oder der im Fahrtenschreiber und/oder auf der Fahrerkarte gespeicherten und davon heruntergeladenen Daten	X		
11.	Teil C Abschnitt 2 Artikel 15 Absatz 2	Unternehmen bewahrt Schaubblätter, Ausdrucke und heruntergeladene Daten nicht auf		X	
12.		Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens ein Jahr lang verfügbar		X	
13.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 1	Falsche Verwendung von Schaublätttern/Fahrerkarten		X	
14.		Unerlaubte Entnahme von Schaublätttern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt		X	
15.		Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust		X	
16.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 2	Verwendung angeschmutzter oder beschädigter Schaubblätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar		X	
17.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 3	Kein Eintrag von Hand, wenn vorgeschrieben		X	
18.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 4	Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Steckplatz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)			X

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
19.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 5	Falsche Betätigung der Schaltvorrichtung		X	
Vorlegen von Angaben					
20.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer v	Falsche Verwendung oder Nichtverwendung des Zeichens für „Fähre/Zug“			X
21.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 6	Erforderliche Angaben nicht auf dem Schaublatt eingetragen		X	
22.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 7	Aufzeichnungen ohne die Symbole der Länder, deren Grenzen der Fahrer während der täglichen Arbeitszeit überquert hat			X
23.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 7	Aufzeichnungen ohne die Symbole der Länder, in denen die tägliche Arbeitszeit des Fahrers begann und endete			X
24.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 10	Verweigerung der Kontrolle		X	
25.		Am Tag der Kontrolle und an den vorausgehenden 56 Tagen erstellte handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke können nicht vorgelegt werden		X	
26.		Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) kann nicht vorgelegt werden		X	
Fehlfunktion					
27.	Teil C Abschnitt 2 Artikel 16 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1	Reparatur des Fahrtenschreibers nicht von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt		X	
28.	Teil B Abschnitt 4 Artikel 11	Fahrer vermerkt nicht alle vom Fahrtenschreiber während einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr ordnungsgemäß aufgezeichneten Angaben		X	

3. Gruppen von Verstößen gegen Teil B Abschnitt 3 dieses Anhangs

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
Wöchentliche Höchstarbeitszeit					
1.	Artikel 3	Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Std., sofern von der Möglichkeit zur Erhöhung auf 60 Std. bereits Gebrauch gemacht wurde	56 Std. ≤ ... 60 Std.		X
2.			60 Std. ≤ ...	X	
3.		Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 60 Std., wenn keine Ausnahme nach Artikel 7 gewährt wurde	65 ≤ ... < 70h		X
4.			70 Std. ≤ ...	X	
Fahrtunterbrechungen					
5.	Artikel 4	Unzureichende obligatorische Fahrtunterbrechung bei einer Arbeitszeit von 6 bis 9 Stunden	10 < ... ≤ 20 Min.		X
6.			... ≤ 10 Min.	X	
7.		Unzureichende obligatorische Fahrtunterbrechung bei einer Arbeitszeit von mehr als 9 Stunden	20 < ... ≤ 30 Min.		X
8.			... ≤ 20 Min.	X	
Nachtarbeit					
9.	Artikel 6	Tägliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von jeweils 24 Std., wenn Nachtarbeit geleistet wird und keine abweichende Regelung nach Artikel 7 gewährt wurde	11 Std. ≤ ... < 13 Std.		X
10.			13 Std. ≤ ...	X	
Aufzeichnungen					
11.	Artikel 8	Arbeitgeber fälschen Aufzeichnungen über Arbeitszeiten oder verweigern gegenüber dem Kontrollbeamten die Vorlage von Aufzeichnungen		X	
12.		Angestellte/selbstständige Kraftfahrer fälschen Aufzeichnungen oder verweigern gegenüber dem Kontrollbeamten die Vorlage von Aufzeichnungen		X	

4. Gruppen von Verstößen gegen Teil C Abschnitt 1 dieses Anhangs

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES		SCHWEREGRAD		
				MSI	VSI	SI
Gewichte						
1.	Artikel 1 und Anlage 27-A-1-1	Überschreitung des höchstzulässigen Gewichts bei Fahrzeugen der Klasse N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$			X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X	
3.			$20 \% \leq \dots$	X		
4.		Überschreitung des höchstzulässigen Gewichts bei Fahrzeugen der Klasse N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$			X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X	
6.			$25 \% \leq \dots$	X		
Längen						
7.	Artikel 1	Überschreitung der höchstzulässigen Länge	$2 \% \leq \dots < 20 \%$			X
8.			$20 \% \leq \dots$		X	
Breite						
9.	Artikel 1	Überschreitung der höchstzulässigen Breite	$2,65 \leq \dots < 3,10 \text{ m}$			X
10.			$3,10 \text{ m} \leq \dots$		X	

5. Gruppen von Verstößen gegen die Vorschriften der technischen Unterwegskontrolle

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
Technische Überwachung					
1.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iv und Anlage 27-A-1-1	Fahren ohne gültigen Prüfnachweis der technischen Überwachung wie nach Unionsrecht und dem Recht des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – vorgeschrieben	X		
2.		Nichtaufrechterhaltung des sicheren und verkehrs- und betriebssicheren Zustands eines Fahrzeugs, was zu sehr schweren Mängeln an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern/Reifen, Federung oder Fahrgestell oder anderer Ausrüstung führt, wodurch eine unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit gegeben ist, derentwegen das Fahrzeug stillgelegt werden muss	X		

6. Gruppen von Verstößen gegen die Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzer

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer vii	Geschwindigkeitsbegrenzer nicht eingebaut	X		
2.		Geschwindigkeitsbegrenzer entspricht nicht den geltenden technischen Vorschriften		X	
3.		Geschwindigkeitsbegrenzer nicht von einer zugelassenen Werkstatt eingebaut			X
4.		Besitz und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die Daten des Geschwindigkeitsbegrenzers verfälscht werden können, oder Besitz und/oder Verwendung eines betrügerischen Geschwindigkeitsbegrenzers	X		

7. Gruppen von Verstößen gegen Teil B Abschnitt 1 dieses Anhangs

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
Ausbildung und Lizenz					
1.	Artikel 3	Beförderung von Gütern ohne obligatorische Grundqualifikation und/oder obligatorische Weiterbildung		X	
2.	Artikel 9 und Anlage 27-B-1-2	Fahrer kann keinen gültigen Qualifizierungsnachweis oder Führerschein mit dem entsprechenden Vermerk wie nach nationalem Recht vorgeschrieben vorlegen (z. B.: verloren, vergessen, beschädigt oder unleserlich)			X

8. Gruppen von Verstößen gegen die Vorschriften zum Führerschein

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1	Beförderung von Gütern ohne gültigen Führerschein	X		
2.	Buchstabe b Ziffer viii und Anlage 27-A-1-1	Verwendung eines Führerscheins, der beschädigt oder unleserlich ist oder nicht dem gemeinsamen Muster entspricht			X

9. Gruppen von Verstößen gegen die Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgut auf der Straße

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer vi und Anlage 27-A-1-1	Beförderung von Gefahrgut, dessen Beförderung verboten ist	X		
2.		Beförderung von Gefahrgut mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird	X		
3.		Beförderung von Gefahrgut ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird	X		
4.		Austreten gefährlicher Stoffe		X	
5.		Beförderung in loser Schüttung in einem in bautechnischer Hinsicht ungeeigneten Behälter		X	
6.		Beförderung in einem Fahrzeug ohne angemessene Zulassungsbescheinigung		X	
7.		Das Fahrzeug entspricht nicht mehr den Zulassungsvorschriften und stellt eine unmittelbare Gefahr dar		X	

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
8.		Die Vorschriften für die Sicherung und das Verstauen der Ladung wurden nicht eingehalten		X	
9.		Die Vorschriften für die Zusammenladung von Versandstücken wurden nicht eingehalten		X	
10.		Die Vorschriften zur Begrenzung der in einer Beförderungseinheit beförderten Mengen wurden nicht eingehalten, einschließlich des zulässigen Füllungsgrads von Tanks oder Versandstücken		X	
11.		Relevante Angaben zu dem beförderten Stoff, die die Feststellung des Schweregrads des Verstoßes ermöglichen, fehlen (z. B. UN-Nummer, ordnungsgemäße Versandbezeichnung (proper shipping name, PSN), Verpackungsgruppe)		X	
12.		Der Fahrer ist nicht im Besitz einer ordnungsgemäßen Schulungsbescheinigung		X	
13.		Verwendung von Feuer oder offenem Licht		X	
14.		Das Rauchverbot wird nicht beachtet		X	
15.		Das Fahrzeug ist nicht ordnungsgemäß überwacht oder geparkt			X
16.		Die Beförderungseinheit besteht aus mehr als einem Anhänger/Sattelanhänger			X
17.		Das Fahrzeug entspricht nicht mehr den Zulassungsvorschriften, stellt jedoch keine unmittelbare Gefahr dar			X
18.		Im Fahrzeug werden nicht wie vorgeschrieben funktionsfähige Feuerlöscher mitgeführt			X

	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
19.		Im Fahrzeug wird nicht die im ADR oder in den schriftlichen Anweisungen vorgeschriebene Ausrüstung mitgeführt			X
20.		Beförderung von Versandstücken mit beschädigter Verpackung, Großpackmitteln oder Großverpackungen oder beschädigten, ungereinigten leeren Verpackungen			X
21.		Beförderung verpackter Güter in einem in bautechnischer Hinsicht ungeeigneten Behälter			X
22.		Tanks/Tankcontainer (einschließlich leerer und ungereinigter) wurden nicht ordnungsgemäß verschlossen			X
23.		Falsche Kennzeichnung, Bezettelung oder falsches Anbringen von Großzetteln (Placards) am Fahrzeug und/oder falsche Verwahrung			X
24.		Keine schriftlichen Anweisungen gemäß ADR vorhanden, oder die schriftlichen Anweisungen betreffen nicht die beförderten Güter			X

10. Gruppen von Verstößen gegen Teil 3 Titel III Kapitel 2 dieses Abkommens, soweit nicht anders angegeben

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
Lizenz					
1.	Artikel 278 Absatz 1 und Anlage 27-A-1-1	Beförderung von Gütern ohne gültige Lizenz (d. h. Lizenz nicht vorhanden, gefälscht, entzogen, abgelaufen usw.)	X		
2.	Artikel 278 Absatz 3	Das Verkehrsunternehmen oder der Fahrer ist nicht in der Lage, dem Kontrollberechtigten eine gültige Lizenz oder eine gültige beglaubigte Kopie der Lizenz vorzulegen (d. h. Lizenz oder beglaubigte Kopie der Lizenz ist verloren, vergessen, beschädigt usw.)		X	
Fahrerbescheinigung					
3.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer v	Fahrer befördern Güter ohne in Besitz einer gültigen Fahrerbescheinigung zu sein (d. h. Fahrerbescheinigung nicht vorhanden, gefälscht, entzogen, abgelaufen usw.)		X	
4.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer v	Der Fahrer oder das Verkehrsunternehmen ist nicht in der Lage, dem Kontrollberechtigten eine gültige Fahrerbescheinigung oder eine gültige beglaubigte Kopie der Fahrerbescheinigung vorzulegen (d. h. Fahrerbescheinigung oder beglaubigte Kopie der Fahrerbescheinigung verloren, vergessen, beschädigt usw.)			X
Nach diesem Abkommen zulässige spezifische Beförderungstätigkeiten					
5.	Artikel 277	Durchführung von Kabotage oder anderen Beförderungstätigkeiten, die nicht mit den in der aufnehmenden Vertragspartei geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, auch im Hinblick auf die Anzahl der Fahrten, im Einklang stehen		X	

11. Gruppen von Verstößen gegen die Vorschriften für Tiertransporte

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer x	Trennwände sind nicht fest genug, um dem Gewicht der Tiere standzuhalten		X	
2.		Benutzung von Ver- und Entladerampen mit rutschigen Oberflächen, die nicht über ein seitliches Schutzgeländer verfügen oder zu steil sind			X
3.		Benutzung von Hebebühnen oder oberen Ladeflächen, die nicht mit einem Geländer gesichert sind, das verhindert, dass die Tiere während der Ver- und Entladevorgänge herausfallen oder entweichen können			X
4.		Transportmittel, die nicht für lange Beförderungen oder nicht für die Art der beförderten Tiere zugelassen sind			X
5.		Beförderung ohne gültige erforderliche Unterlagen, Fahrtenbuch oder Zulassung als Transportunternehmen bzw. Befähigungsnachweis			X

12. Gruppen von Verstößen gegen die für Vertragsverpflichtungen geltenden Rechtsvorschriften

	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Anhang 27 Teil A, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer xii	Verletzung der für Vertragsverpflichtungen geltenden Rechtsvorschriften		X	

Schweregrad von schwerwiegenden Verstößen

1. Die Verstöße sind je nach Schweregrad in schwerwiegende Verstöße („Serious Infringement, SI“), sehr schwerwiegende Verstöße („Very Serious Infringement, VSI“) und schwerste Verstöße („Most Serious Infringement, MSI“) unterteilt.
2. Werden schwerwiegende und sehr schwerwiegende Verstöße wiederholt begangen, müssen sie von der zuständigen Behörde einer Vertragspartei der Niederlassung als schwerwiegender Verstöße angesehen werden. Bei der Berechnung der Häufigkeit wiederholter Verstöße müssen die zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei folgende Faktoren berücksichtigen:
 - Schweregrad der Verstöße (SI oder VSI);
 - Zeit (mindestens ein rollierendes Jahr ab dem Tag der Kontrolle);
 - Anzahl der Fahrzeuge, die für die vom Verkehrsleiter geleiteten Transporttätigkeiten eingesetzt wurden (Jahresdurchschnitt).
3. Unter Berücksichtigung der potenziellen Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit wird die maximale Häufigkeit von schwerwiegenden Verstößen, nach deren Überschreiten sie als schwerwiegender Verstöße angesehen werden sollten, wie folgt festgesetzt:
 - drei SI pro Fahrzeug pro Jahr = ein VSI;
 - drei VSI pro Fahrzeug pro Jahr = Einleitung eines nationalen Verfahrens zur Bewertung der Zuverlässigkeit.

4. Die Anzahl der Verstöße pro Fahrzeug pro Jahr ist ein Durchschnittswert, der berechnet wird, indem die Gesamtanzahl aller Verstöße desselben Schweregrads (SI oder VSI) durch die durchschnittliche Anzahl der im Laufe des Jahres eingesetzten Fahrzeuge geteilt wird. Durch diese Häufigkeitsformel wird eine Höchstgrenze für schwerwiegende Verstöße festgelegt, bei deren Überschreiten sie als schwerwiegendere Verstöße angesehen werden. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien können in ihren nationalen Verwaltungsverfahren für die Bewertung der Zuverlässigkeit strengere Schwellenwerte festlegen.

TEIL I

LISTE DER IN
TEIL A ARTIKEL 8 DIESES ANHANGS GENANNTEN SACHGEBIETE

Die Kenntnisse, die für die Feststellung der fachlichen Eignung durch die Vertragsparteien zu berücksichtigen sind, müssen sich zumindest auf die in dieser Liste angeführten Sachgebiete erstrecken. Auf diesen Sachgebieten müssen die Bewerber für die Zulassung als Güterkraftverkehrsunternehmer über das erforderliche Niveau von Kenntnissen und praktischen Fähigkeiten für die Leitung eines Transportunternehmens verfügen.

Der minimale Kenntnisstand, wie unten angegeben, muss mindestens dem Kenntnisstand entsprechen, der während der Pflichtschulausbildung erreicht wird und entweder durch eine Berufsausbildung und zusätzliche technische Ausbildungen oder durch eine Sekundarschule oder anderweitige technische Ausbildungen ergänzt wird.

A. Bürgerliches Recht

Der Bewerber muss insbesondere

- a) die wichtigsten Verträge, die im Kraftverkehrsgewerbe üblich sind, sowie die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten kennen;
- b) in der Lage sein, einen rechtsgültigen Beförderungsvertrag, insbesondere betreffend die Beförderungsbedingungen, auszuhandeln;

- c) eine Reklamation seines Auftraggebers über Schäden, die aus Verlusten oder Beschädigungen der Güter während der Beförderung oder durch die Verzögerung bei der Auslieferung entstehen, sowie die Auswirkungen dieser Reklamation auf seine vertragliche Haftung analysieren können und
- d) die Regeln und Pflichten, die sich aus dem am 19. Mai 1956 in Genf geschlossenen Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr ergeben, kennen.

B. Handelsrecht

Der Bewerber muss insbesondere

- a) die Bedingungen und Formalitäten für die Ausübung des Berufs und die allgemeinen Kaufmannspflichten (Eintragung, Geschäftsbücher usw.) sowie die Konkursfolgen kennen und
- b) ausreichende Kenntnisse der Rechtsformen von Handelsgesellschaften sowie der Vorschriften für die Gründung und Führung dieser Gesellschaften besitzen.

C. Sozialrecht

Der Bewerber muss insbesondere Folgendes kennen:

- a) die Aufgabe und die Arbeitsweise der verschiedenen Stellen, die im Kraftverkehrsgewerbe zur Wahrung der Arbeitnehmerinteressen tätig sind (Gewerkschaften, Betriebsräte, Personalvertreter, Arbeitsinspektoren usw.);

- b) die Verpflichtungen der Arbeitgeber im Bereich der sozialen Sicherheit;
- c) die Regeln für Arbeitsverträge der einzelnen Arbeitnehmergruppen von Kraftverkehrsunternehmen (Form der Verträge, Verpflichtungen der Vertragsparteien, Arbeitsbedingungen und -zeiten, bezahlter Jahresurlaub, Arbeitsentgelt, Auflösung des Arbeitsverhältnisses usw.);
- d) die geltenden Regeln für Lenkzeiten, Ruhezeiten und Arbeitszeiten sowie die praktischen Maßnahmen, die für diese Bestimmungen gelten, und
- e) die Regeln, die für die Grundqualifikation und regelmäßige Weiterbildung der Fahrer gemäß Teil B Abschnitt 1 dieses Anhangs gelten.

D. Steuerrecht

Der Bewerber muss insbesondere die Vorschriften kennen für

- a) die Mehrwertsteuer auf Verkehrsleistungen;
- b) die Kraftfahrzeugsteuern;
- c) die Steuern auf bestimmte Fahrzeuge, die im Güterkraftverkehr verwendet werden, und die Gebühren und Vorschriften für die Benutzung bestimmter Verkehrswege und
- d) die Einkommensteuern.

E. Kaufmännische und finanzielle Leitung

Der Bewerber muss insbesondere

- a) die rechtlichen und praktischen Bestimmungen für die Verwendung von Schecks, Wechseln, Eigenwechselln, Kreditkarten und anderen Zahlungsmitteln und -verfahren kennen;
- b) die verschiedenen Kreditformen (Bankkredite, Dokumentenkredite, Kauttionen, Hypotheken, Leasing, Miete, Factoring usw.) sowie die damit verbundenen Kosten und Verpflichtungen kennen;
- c) wissen, was eine Bilanz ist und wie sie aussieht, und sie verstehen können;
- d) eine Gewinn- und Verlustrechnung lesen und verstehen können;
- e) die Finanz- und Rentabilitätslage des Unternehmens insbesondere aufgrund von Finanzkennziffern analysieren können;
- f) ein Budget ausarbeiten können;
- g) die Kostenbestandteile seines Unternehmens (fixe Kosten, variable Kosten, Betriebskosten, Abschreibungen usw.) kennen und die Kosten je Fahrzeug, Kilometer, Fahrt oder Tonne berechnen können;
- h) einen Stellenplan für das gesamte Personal des Unternehmens und Arbeitspläne usw. aufstellen können;

- i) die Grundlagen des Marketings, der Werbung und Öffentlichkeitsarbeit, einschließlich Verkaufsförderung für Verkehrsleistungen, der Erstellung von Kundenkarteien usw. kennen;
- j) die im Kraftverkehr üblichen Versicherungen (Haftpflichtversicherung für Personen, Sachen und Gepäck) mit ihrem Versicherungsschutz und ihren Verpflichtungen kennen;
- k) die Telematikanwendungen im Straßenverkehr kennen;
- l) die Regeln für die Ausstellung von Frachtrechnungen für Güterkraftverkehrsleistungen anwenden können sowie die Bedeutung und die Wirkungen der Incoterms kennen und
- m) die Rolle, die Aufgaben und die rechtliche Stellung der verschiedenen Hilfsgewerbetreibenden des Verkehrs kennen.

F. Zugang zum Markt

Der Bewerber muss insbesondere

- a) die Berufsvorschriften für den gewerblichen Straßenverkehr, für die Vermietung von Nutzfahrzeugen, die Vergabe von Unteraufträgen und insbesondere die Regeln für die Ordnung des Gewerbes, die Zulassung zum Beruf, die Genehmigungen für Beförderungstätigkeiten, Kontrollen und die Strafen bei Verstößen kennen;
- b) die Regelungen für die Gründung eines Kraftverkehrsunternehmens kennen;

- c) die erforderlichen Schriftstücke für die Erbringung von Kraftverkehrsleistungen kennen und Kontrollverfahren einführen können, um sicherzustellen, dass zu jeder Beförderung ordnungsmäßige Schriftstücke insbesondere über das Fahrzeug, den Fahrer, das Beförderungsgut oder das Gepäck sowohl im Fahrzeug mitgeführt als auch im Unternehmen aufbewahrt werden;
- d) die Regeln für die Ordnung der Güterkraftverkehrsmärkte sowie die Regeln für die Frachtabfertigung und die Logistik kennen und
- e) die Formalitäten beim Grenzübergang, die Rolle und die Bedeutung der T-Papiere und der Carnets TIR sowie die sich aus ihrer Benutzung ergebenden Pflichten und Verantwortlichkeiten kennen.

G. Normen und technische Vorschriften

Der Bewerber muss insbesondere

- a) die Regeln für die Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge in den Gebieten der Vertragsparteien sowie die Verfahren für die davon abweichenden Beförderungen im Schwer- und Großraumverkehr kennen;
- b) je nach dem Bedarf des Unternehmens Fahrzeuge und ihre Bauteile (Fahrgestell, Motor, Getriebe, Bremsanlagen usw.) auswählen können;
- c) die Formalitäten für die Erteilung der Betriebserlaubnis, die Zulassung und die technische Überwachung dieser Fahrzeuge kennen;

- d) Maßnahmen gegen Luftverschmutzung durch Abgase der Kraftfahrzeuge und gegen Lärmbelastung treffen können;
- e) Pläne für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge und ihrer Ausrüstung aufstellen können.
- f) die einzelnen Lademittel und -geräte (Ladebordwand, Container, Paletten usw.) kennen sowie Verfahren und Anweisungen für die Be- und Entladevorgänge (Lastverteilung, Stapelung, Verstauen, Verkeilung usw.) einführen und erteilen können;
- g) die Verfahren des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und des „Ro-Ro“-Verkehrs kennen;
- h) Verfahren zur Einhaltung der Regeln für den Transport gefährlicher Güter und Abfälle durchführen können;
- i) Verfahren zur Einhaltung der Regeln für die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel durchführen können, die sich insbesondere aus dem Übereinkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP), geschehen zu Genf am 1. September 1970, ergeben, und
- j) Verfahren zur Einhaltung der Regeln für die Beförderung lebender Tiere durchführen können.

H. Straßenverkehrssicherheit

Der Bewerber muss insbesondere

- a) die erforderlichen Qualifikationen des Fahrpersonals kennen (Führerscheine/Fahrerlaubnisse/Lenkberechtigungen, ärztliche Bescheinigungen, Befähigungszeugnisse usw.);
- b) durch die erforderlichen Maßnahmen sicherstellen können, dass die Fahrer die in den Gebieten der Vertragsparteien geltenden Regeln, Verbote und Verkehrsbeschränkungen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Vorfahrtsrechte, Halte- und Parkverbote, Benutzung von Scheinwerfern und Leuchten, Straßenverkehrszeichen usw.) einhalten;
- c) Anweisungen an die Fahrer zwecks Überprüfung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften für den Zustand der Fahrzeuge, der Ausrüstung und der Ladung sowie für sicherheitsbewusstes Fahren ausarbeiten können;
- d) in der Lage sein, Anweisungen für das Verhalten bei Unfällen auszuarbeiten und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um wiederholte Unfälle oder wiederholte schwerere Verkehrsverstöße zu vermeiden, und
- e) Verfahren für ordnungsgemäße Ladungssicherung durchführen können und die entsprechenden Techniken kennen.

TEIL II

ABLAUF DER PRÜFUNG

1. Die Vertragsparteien sehen eine obligatorische schriftliche Prüfung und gegebenenfalls eine ergänzende mündliche Prüfung vor, um nachzuprüfen, ob die Bewerber für die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausreichende Kenntnisse auf den in Teil I genannten Sachgebieten besitzen und insbesondere die entsprechenden Instrumente und Techniken beherrschen und zur Erfüllung der vorgesehenen administrativen und organisatorischen Aufgaben in der Lage sind.

- a) Die obligatorische schriftliche Prüfung besteht aus zwei Teilen, und zwar
 - i) schriftlichen Fragen, die entweder Multiple-Choice-Fragen (vier Antworten zur Auswahl) oder Fragen mit direkter Antwort oder eine Kombination der beiden Systeme umfassen, und
 - ii) schriftlichen Übungen/Fallstudien.

Die Mindestdauer beträgt für jede der beiden Teilprüfungen zwei Stunden.

- b) Wird eine mündliche Prüfung abgehalten, so können die Vertragsparteien die Teilnahme an dieser Prüfung vom Bestehen der schriftlichen Prüfung abhängig machen.

2. Falls die Vertragsparteien auch eine mündliche Prüfung vorsehen, müssen sie für jede der drei Teilprüfungen eine Gewichtung der Punkte anwenden, die nicht weniger als 25 % und nicht mehr als 40 % der möglichen Gesamtpunktzahl betragen darf.

Falls die Vertragsparteien nur eine schriftliche Prüfung vorsehen, müssen sie für jede Teilprüfung eine Gewichtung der Punkte anwenden, die nicht weniger als 40 % und nicht mehr als 60 % der möglichen Gesamtpunktzahl betragen darf.

3. Für alle Prüfungen zusammen müssen die Bewerber mindestens 60 % der möglichen Gesamtpunktzahl erreichen, wobei der in jeder Teilprüfung erreichte Punkteanteil nicht unter 50 % der möglichen Punktzahl liegen darf. Die Vertragsparteien können für lediglich eine Teilprüfung den erforderlichen Punkteanteil von 50 % auf 40 % senken.

TEIL A
MUSTER FÜR UNIONSLIZENZ

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

a)

(Farbe Pantone hellblau 290 oder möglichst nahe an dieser Farbe,

Format DIN A4 Zellulosepapier 100 g/m² oder mehr)

(Erste Seite der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats abgefasst,
der die Lizenz ausstellt)

Nationalkennzeichen des
Mitgliedstaats⁽¹⁾, der die Lizenz
ausstellt

Bezeichnung der zuständigen
Behörde oder Stelle

LIZENZ Nr. ...

oder

BEGLAUBIGTE KOPIE Nr. ...

für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr

Diese Lizenz berechtigt⁽²⁾
.....
.....

auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. EU L 300 vom 14.11.2009, S. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>) und nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz.

Besondere Bemerkungen:

.....

Diese Lizenz gilt vom

bis zum

.....

Ausgestellt in

am

.....

.....

(3)

- (1) Die Nationalitätskennzeichen der Mitgliedstaaten: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tschechische Republik, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (EST) Estland, (IRL) Irland, (GR) Griechenland, (E) Spanien, (F) Frankreich, (HR) Kroatien, (I) Italien, (CY) Zypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungarn, (MT) Malta, (NL) Niederlande, (A) Österreich, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumänien, (SLO) Slowenien, (SK) Slowakei, (FIN) Finnland, (S) Schweden.
- (2) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.
- (3) Unterschrift und Dienstsiegel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Lizenz erteilt.

b)

(Zweite Seite der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats abgefasst,
der die Lizenz ausstellt)

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Lizenz wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erteilt.

Sie berechtigt auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft, gegebenenfalls unter den in der Lizenz festgelegten Bedingungen, zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr für Beförderungen

- mit Abgangs- und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer;
- von einem Mitgliedstaat in ein Drittland und umgekehrt, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer;
- zwischen Drittländern mit Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten sowie zu Leerfahrten in Verbindung mit diesen Beförderungen.

Bei Beförderungen von einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Lizenz für die Wegstrecke im Gebiet der Gemeinschaft. In dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, gilt diese Lizenz erst, nachdem das hierzu erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 geschlossen worden ist.

Die Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Lizenzinhaber

- nicht alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz erfüllt hat,
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Das Original der Lizenz ist vom Verkehrsunternehmen aufzubewahren.

Eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist im Fahrzeug mitzuführen⁽¹⁾. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen. Sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist oder wenn er in einem anderen Staat amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist.

Die Lizenz ist jedem Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats die im jeweiligen Staat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere für Beförderungen und für den Straßenverkehr, einzuhalten.

⁽¹⁾ „Fahrzeug“ ist ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden.

TEIL B

MUSTER FÜR DIE LIZENZ DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS – IN BEZUG AUF GIBRALTAR

Lizenz des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – für die Gemeinschaft

a)

(Farbe: Pantone hellblau, Format DIN A4, Zellulosepapier 100 g/m² oder mehr)

(Erste Seite der Lizenz)

(Text in englischer Sprache)

VEREINIGTES KÖNIGREICH IN BEZUG AUF GIBRALTAR		NAME DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS – IN BEZUG AUF GIBRALTAR ⁽¹⁾
--	--	--

LIZENZ Nr.

oder

BEGLAUBIGTE KOPIE Nr.

für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr

Diese Lizenz
berechtigt⁽²⁾

auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet eines Mitgliedstaats zum
grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EG)
Nr. 1072/2009⁽³⁾.

Besondere Bemerkungen:	
.....	
Diese Lizenz gilt vom	bis zum
Ausgestellt in	am
	

- (1) Zuständige Behörde für das betreffende Gebiet, für die das Zeugnis ausgestellt wird.
- (2) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.
- (3) Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 gemäß Abschnitt 6 des Gesetzes von 2019 über den Austritt aus der Europäischen Union im Recht des Vereinigten Königreichs in Bezug auf Gibraltar beibehalten und geändert durch die Verordnungen nach Abschnitt 11 dieses Gesetzes.

b)

(Zweite Seite der Lizenz)

(Text in englischer)

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Lizenz wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009⁽¹⁾ erteilt.

Sie berechtigt auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet eines Mitgliedstaates zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr, der aufgrund eines internationalen Abkommens zwischen dem Vereinigten Königreich – in Bezug auf Gibraltar – und der Europäischen Union oder einem Mitgliedstaat zulässig ist.

Die Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann vom Driver and Vehicles Licensing Department (Gibraltar Government Ministry for Transport, Traffic and Technical Service) zurückgezogen werden, unter anderem wenn der Inhaber

- nicht alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz erfüllt hat,
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Das Original der Lizenz ist vom Verkehrsunternehmen aufzubewahren.

Eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist im Fahrzeug mitzuführen⁽²⁾. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen. Sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist oder wenn er in einem anderen Staat amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist.

Die Lizenz ist jedem Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Gebiet Gibaltars oder im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats die im betreffenden Gebiet bzw. im jeweiligen Mitgliedstaat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere für Beförderungen und für den Straßenverkehr, einzuhalten.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, gemäß Abschnitt 6 des Gesetzes von 2019 über den Austritt aus der Europäischen Union im Recht des Vereinigten Königreichs in Bezug auf Gibraltar beibehalten und geändert durch die Verordnungen nach Abschnitt 11 dieses Gesetzes.

⁽²⁾ „Fahrzeug“ ist ein in Gibraltar oder einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in Gibraltar oder einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden.

SICHERHEITSMERKMALE DER LIZENZ

Die Lizenz muss mindestens zwei der folgenden Sicherheitsmerkmale aufweisen:

- ein Hologramm;
- Spezialfasern im Papier, die unter UV-Licht sichtbar werden;
- mindestens eine Mikrodruckzeile (Aufdruck nur unter einem Vergrößerungsglas sichtbar und von Fotokopiergeräten nicht reproduzierbar);
- fühlbare Zeichen, Symbole oder Muster;
- doppelte Nummerierung: die Seriennummer der Lizenz, von deren beglaubigter Kopie sowie in jedem Fall die Ausgabennummer;
- Sicherheitsuntergrund mit feinen Guillochenmustern und Irisdruck.

Teil 1

In den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen enthaltene Daten
und Bedingungen für den Zugang zu diesen Daten

1. Die einzelstaatlichen elektronischen Register gemäß Teil A Artikel 13 Absatz 1 dieses Anhangs müssen mindestens die folgenden Daten enthalten:
 - a) den Namen und die Rechtsform des Kraftverkehrsunternehmens;
 - b) die Anschrift seiner Niederlassung;
 - c) die Namen der Verkehrsleiter, die anerkanntermaßen die Anforderungen gemäß Teil A Artikel 3 dieses Anhangs in Bezug auf Zuverlässigkeit und fachliche Eignung erfüllen, oder soweit erforderlich den Namen eines gesetzlichen Vertreters;
 - d) die Art der Genehmigung, die Anzahl der in ihr erfassten Fahrzeuge und soweit erforderlich die Seriennummer der in Artikel 278 Absatz 1 dieses Abkommens genannten Lizenz und der beglaubigten Kopien;
 - e) die Anzahl, Kategorie und Art der schwerwiegenden Verstöße gemäß Teil A Artikel 6 Absatz 2 dieses Anhangs, die in den letzten zwei Jahren zu einer Verurteilung oder Sanktion geführt haben;

- f) den Namen jeder Person, die für ungeeignet erklärt wurde, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten, solange die Anforderung der Zuverlässigkeit dieser Person nicht gemäß Teil A Artikel 6 Absatz 4 dieses Anhangs als wieder erfüllt gilt, und die anwendbaren Rehabilitationsmaßnahmen;
- g) die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die die Unternehmen gemäß Teil A Artikel 5 Buchstabe f dieses Anhangs verfügen, und
- h) die Risikoeinstufungsgruppe des Unternehmens gemäß den in der betreffenden Vertragspartei geltenden Rechtsvorschriften und/oder Verfahren.

2. Die in Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Daten müssen im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des in der betreffenden Vertragspartei geltenden Rechts zum Schutz personenbezogener Daten öffentlich zugänglich sein.

Es steht den zuständigen Behörden jeder Vertragspartei frei, die in Absatz 1 Buchstaben e bis h genannten Daten in separate Register aufzunehmen. In solchen Fällen sind die in Absatz 1 Buchstaben e und f genannten Daten allen zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei auf Anfrage oder direkt zugänglich zu machen. Die gewünschten Informationen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt.

Die in Absatz 1 Buchstaben g und h genannten Daten sind den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich zu machen.

Die in Absatz 1 Buchstaben e bis h genannten Daten sind anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese Behörden ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten zur Verschwiegenheit verpflichtet sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.

3. Die Daten zu einem Unternehmen, dessen Zulassung ausgesetzt oder entzogen wurde, bleiben zwei Jahre nach Ablauf der Aussetzung oder des Entzugs der Lizenz im einzelstaatlichen elektronischen Register gespeichert und werden danach unverzüglich gelöscht.

Die Daten zu einer Person, die für ungeeignet erklärt wurde, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben, bleiben so lange im einzelstaatlichen elektronischen Register gespeichert, wie die Anforderung der Zuverlässigkeit dieser Person nicht gemäß Teil A Artikel 6 Absatz 4 dieses Anhangs als wieder erfüllt gilt. Nach Durchführung der Rehabilitierungsmaßnahme oder einer anderen Maßnahme gleicher Wirkung werden die Daten unverzüglich gelöscht.

Die in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Daten umfassen die Angabe der Gründe für die Aussetzung oder den Entzug der Zulassung oder der Erklärung der Nichteignung und die jeweilige Dauer.

4. Die Vertragsparteien stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle in ihrem einzelstaatlichen elektronischen Register enthaltenen Daten auf dem aktuellen Stand gehalten werden und sachlich richtig sind.

Teil 2

Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind

1. Die Mindestanforderungen an die Daten, die in die von den zuständigen Behörden jeder Vertragspartei gemäß Teil A Artikel 13 dieses Anhangs eingerichteten einzelstaatlichen elektronischen Register einzutragen sind, sind im Anhang des Beschlusses 2009/992/EU der Kommission¹ und in Artikel 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/2164 der Kommission² in der durch die folgenden Absätze angepassten Fassung festgelegt.
2. Für die Zwecke dieser Anlage gelten die folgenden Anpassungen des Anhangs des Beschlusses 2009/992/EU:
 - a) das Wort „Mitgliedstaat“ wird ersetzt durch „Land“³;
 - b) das Wort „Gemeinschaftslizenz“ wird stets ersetzt durch „Lizenz nach Artikel 278 Absatz 1 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;

¹ Beschluss der Kommission 2009/992/EU vom 17. Dezember 2009 über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Durchführungsbeschluss (EU) 2024/2164 der Kommission vom 11. Juli 2024 über Mindestanforderungen an die Daten von Mietfahrzeugen, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (ABl. L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Für einen Mitgliedstaat bezieht sich „Land“ auf die Union und für das Gebiet Gibaltars auf das Vereinigte Königreich in Bezug auf Gibraltar.

- c) was das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – anbetrifft, sind folgende Felder nicht erforderlich: „Anzahl der Beschäftigten“ und „Risikoeinstufung“;
 - d) „Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ wird ersetzt durch „Teil 1 Buchstabe c der Anlage 27-A-1-5 zu Anhang 27 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.
3. Für die Zwecke dieser Anlage ist das in Artikel 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/2164 genannte Datenelement „Zulassungsland des Fahrzeugs“ in Bezug auf das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – standardmäßig als „GI“ zu hinterlegen.

Teil 3

Modalitäten für den Informationsaustausch gemäß Teil A Artikel 14 Absätze 3 und 4 dieses Anhangs

1. Das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – und die Mitgliedstaaten der Union nutzen für den in Teil A Artikel 14 Absätze 3 und 4 dieses Anhangs genannten Informationsaustausch die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission⁴ eingerichteten Europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen („European Registers of Road Transport Undertakings, ERRU“).
2. Das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – führt die Vernetzung seines einzelstaatlichen elektronischen Registers mit dem ERRU gemäß den Verfahren und technischen Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/480 in der durch Teil 4 der vorliegenden Anlage angepassten Fassung durch.

⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. EU L 87 vom 2.4.2016, S. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Anlage ausschließlich zum Zweck der Überprüfung der Einhaltung von Teil 3 Titel III Kapitel 2 dieses Abkommens und von diesem Anhang erfolgt.
4. Das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – und jeder Mitgliedstaat der Union ernennen in Bezug auf die Anwendung dieser Anlage eine ERRU-Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit der anderen Vertragspartei zuständig ist.

Teil 4

Anpassungen der technischen Spezifikationen für das ERRU

Für die Zwecke dieser Anlage gelten die folgenden Anpassungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480:

1. Bezugnahmen auf „Mitgliedstaat“ sind stets als Bezugnahmen auf „Land“⁵ und Bezugnahmen auf „Mitgliedstaaten“ sind als Bezugnahmen auf „Länder“⁶ zu verstehen.
2. Bezugnahmen auf „diese Verordnung“, „Anhänge I bis VII dieser Verordnung“ und „Anhang VIII dieser Verordnung“ sind als Bezugnahmen auf „Anlage 27-A-1-5 zu Anhang 27 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“ zu verstehen.

⁵ „Land“ bezieht sich auf einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in Bezug auf das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – auf das Gebiet Gibaltars.

⁶ „Länder“ bezieht sich sowohl auf die Mitgliedstaaten der Europäischen Union als auch in Bezug auf das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – auf das Gebiet Gibaltars.

3. Bezugnahmen auf „Gemeinschaftslizenz“ sind stets als Bezugnahmen auf „Lizenz nach Artikel 278 Absatz 1 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“ zu verstehen.
4. In den Artikeln 1 bis 3 werden „Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ und „Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Anlage 27-A-1-5 zu Anhang 27 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.
5. In Artikel 2 wird „Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Teil A Artikel 2 des Anhangs 27 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.
6. In Artikel 2 Buchstabe e wird „Artikel 8 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Artikel 280 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.
7. Die Artikel 6 und 7 gelten nicht für die Zwecke dieser Anlage.
8. Unter Nummer 1.3 des Anhangs II werden
 - a) die Wörter „Risikoeinstufung und Risikoeinstufungsgruppe“ ersetzt durch „Risikoeinstufungsgruppe“;
 - b) die Wörter „Zahl der Beschäftigten“ gestrichen.

9. In der Anlage zu Anhang III

- a) dürfen die folgenden Felder nicht in der Benachrichtigung „Check Transport Undertaking Data Response message“ (Antwort auf die Anfrage zur Überprüfung der Daten des Verkehrsunternehmens) enthalten sein: „Number of People Employed“ (Anzahl der Beschäftigten) und „Risk Rating“ (Risikoeinstufung);
- b) wird „Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission“ ersetzt durch „Anlage 27-A-1-1 und Anlage 27-A-1-1a des Anhangs 27 zum Abkommen in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

10. In Abschnitt 1 des Anhangs VIII wird „Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Teil A Artikel 12 Absatz 2 des Anhangs 27 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

11. In Abschnitt 2.1 des Anhangs VIII wird „weder in der Richtlinie 2006/22/EG noch in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „weder in Anlage 27-A-1-1 und Anlage 27-A-1-1a des Anhangs 27 zum Abkommen in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

Teil 5

Aussetzung der Vernetzung des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – zum ERRU

Die Union kann den Zugang des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – zum ERRU aussetzen, wenn das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – die in dieser Anlage genannten Bedingungen nicht mehr erfüllt.

TEIL B

ANFORDERUNGEN AN FAHRER, DIE GEMÄß ARTIKEL 280 DIESES ABKOMMENS AN DER GÜTERBEFÖRDERUNG BETEILIGT SIND

ABSCHNITT 1

BEFÄHIGUNGSNACHWEIS

ARTIKEL 1

Anwendungsbereich

Dieser Abschnitt gilt für die Fahrtätigkeit einer Person, die von einem Güterkraftverkehrsunternehmer einer Vertragspartei beschäftigt oder eingesetzt wird, der Fahrten nach Artikel 276 oder 277 dieses Abkommens durchführt und Fahrzeuge einsetzt, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E oder ein vom Sonderausschuss für Wirtschaft und Handel als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.

ARTIKEL 2

Ausnahmen

Ein Befähigungsnachweis ist nicht erforderlich für Fahrer von Fahrzeugen,

- a) deren zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 45 km/h liegt;
- b) die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr, den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften und den Notfallkrankentransportdiensten eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird;
- c) die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Fahrer von Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;
- d) die in Notfällen bzw. für Rettungsaufgaben eingesetzt werden;
- e) die zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die die Fahrer zur Ausübung ihres Berufs verwenden, eingesetzt werden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt, oder
- f) die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, es sei denn, das Führen von Fahrzeugen gehört zur Hauptbeschäftigung des Fahrers oder eine im nationalen Recht festgelegte Entfernung von dem Niederlassungsort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least, wird überschritten.

ARTIKEL 3

Qualifikation und Ausbildung

(1) Das Führen von Fahrzeugen im Sinne von Artikel 1 unterliegt der Pflicht zu einer Grundqualifikation und der Pflicht zur regelmäßigen Weiterbildung. Zu diesem Zweck sorgen die Vertragsparteien für

a) ein System der Grundqualifikation, das einer der beiden folgenden Optionen entspricht:

i) Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

Gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 2.1 beinhaltet diese Art der Grundqualifikation eine obligatorische Teilnahme an Unterricht während einer bestimmten Dauer. Sie wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Nach erfolgreicher Prüfung wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a ausgestellt;

ii) Option mit Beschränkung auf Prüfungen

Gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 2.2 beinhaltet diese Art der Grundqualifikation keine obligatorische Teilnahme an Unterricht, sondern lediglich eine theoretische und eine praktische Prüfung. Nach erfolgreicher Prüfung wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b ausgestellt.

Eine Vertragspartei kann einem Fahrer jedoch vor Erlangung des Befähigungsnachweises das Führen eines Fahrzeugs in ihrem Gebiet für einen höchstens dreijährigen Zeitraum gestatten, wenn er eine mindestens sechsmonatige innerstaatliche Berufsausbildung erhält. Im Rahmen dieser Berufsausbildung können die unter den Ziffern i und ii dieses Absatzes genannten Prüfungen stufenweise absolviert werden; und

- b) ein System für die Weiterbildung.

Gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 4 ist bei der Weiterbildung die obligatorische Teilnahme an Unterricht vorgesehen. Sie führt zur Ausstellung des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 8 Absatz 1.

- (2) Eine Vertragspartei kann ebenfalls ein System der beschleunigten Grundqualifikation einrichten, damit ein Fahrer in den Fällen gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii und Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b fahren kann.

Gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 3 beinhaltet die beschleunigte Grundqualifikation die obligatorische Teilnahme an Unterricht. Sie wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Nach erfolgreicher Prüfung wird der Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 ausgestellt.

- (3) Eine Vertragspartei kann Fahrer, die einen Befähigungsnachweis gemäß Teil A erworben haben, von denen in Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i und ii sowie Absatz 2 aufgeführten Prüfungen in den Sachgebieten befreien, die von der in diesem Teil dieses Anhangs vorgesehenen Prüfung abgedeckt werden, und gegebenenfalls von der Teilnahme an dem entsprechenden Teil des Kurses befreien.

ARTIKEL 4

Erworbene Rechte

Fahrer, die über einen Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E oder einen vom Sonderausschuss für Wirtschaft und Handel als gleichwertig anerkannten Führerschein, der nicht später als am 10. September 2009 ausgestellt wurde, verfügen, sind von dem Erfordernis einer Grundqualifikation befreit.

ARTIKEL 5

Grundqualifikation

- (1) Für den Zugang zur Grundqualifikation ist der vorherige Erwerb des entsprechenden Führerscheins nicht erforderlich.
- (2) Dem Fahrer ist im Güterverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:
- a) ab 18 Jahren:
 - i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C und C+E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt, und
 - ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C1 und C1+E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt;
 - b) ab 21 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C und C+E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.
- (3) Unbeschadet der Altersgrenzen nach Absatz 2 brauchen Fahrer im Güterverkehr, die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 für eine der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Fahrzeugklassen besitzen, für die anderen der in diesem Absatz genannten Fahrzeugklassen keinen derartigen Befähigungsnachweis zu erwerben.

(4) Fahrer im Güterverkehr, die ihre Tätigkeit im Hinblick auf die Personenbeförderung ausweiten oder verändern – oder umgekehrt – und die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 besitzen, müssen die übereinstimmenden Teile der Grundqualifikation nicht wiederholen, sondern nur die spezifischen Teile der neuen Qualifikation.

ARTIKEL 6

Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation

(1) Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation

a) Befähigungsnachweis aufgrund von Unterrichtsteilnahme und Prüfungen

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i schreiben die Vertragsparteien den Bewerbern für den Beruf des Kraftfahrers die Teilnahme an Kursen in einer Ausbildungsstätte vor, die von den zuständigen Behörden gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 5 zugelassen wurde (im Folgenden „zugelassene Ausbildungsstätte“). Dieser Unterricht muss alle in Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 1 aufgeführten Bereiche abdecken.

Diese Ausbildung endet mit dem erfolgreichen Abschluss der Prüfung gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 2.1. Diese Prüfung wird von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Fahrers den in Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfung und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation aus.

b) Befähigungsnachweis aufgrund von Prüfungen

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii schreiben die Vertragsparteien vor, dass der Bewerber für den Beruf des Fahrers die theoretische und die praktische Prüfung nach Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 2.2 mit Erfolg ablegen muss. Diese Prüfungen werden von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Fahrers den in Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfungen und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation aus.

(2) Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation

Gemäß Artikel 3 Absatz 2 schreiben die Vertragsparteien vor, dass der Bewerber für den Beruf des Fahrers einem Unterricht in einer zugelassenen Ausbildungsstätte folgt. Dieser Unterricht deckt alle in Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 1 aufgeführten Bereiche ab.

Diese Ausbildung wird mit einer Prüfung gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 3 abgeschlossen. Diese Prüfung wird von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Fahrers den in Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfung und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation aus.

ARTIKEL 7

Regelmäßige Weiterbildung

Die regelmäßige Weiterbildung gibt den Inhabern von Befähigungsnachweisen die Möglichkeit, die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren, wobei die Verkehrssicherheit, die Sicherheit und der Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und die Reduzierung der Umweltauswirkungen des Fahrens besondere Schwerpunkte bilden.

Diese Weiterbildung wird von einer zugelassenen Ausbildungsstätte gemäß Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 5 veranstaltet. Die Weiterbildung besteht aus Präsenzunterricht, Praxistraining und, sofern verfügbar, Weiterbildungsmaßnahmen, die mithilfe von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) oder leistungsfähigen Simulatoren durchgeführt werden. Wechselt der Fahrer zu einem anderen Unternehmen, so ist die bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

Die regelmäßige Weiterbildung dient dazu, bestimmte Kenntnisbereiche, die in Anlage 27-B-1-1 Abschnitt 1 aufgeführt sind, zu vertiefen und erneut zu behandeln. Sie deckt verschiedene Kenntnisbereiche ab und muss stets mindestens einen Kenntnisbereich im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit umfassen. Die Kenntnisbereiche der Weiterbildung müssen den Entwicklungen der einschlägigen Gesetzgebung und der Technik Rechnung tragen und so weit wie möglich dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht werden.

ARTIKEL 8

Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der regelmäßigen Weiterbildung

- (1) Nach Beendigung der Weiterbildungsmaßnahme gemäß Artikel 7 stellen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien oder die zugelassene Ausbildungsstätte dem Fahrer einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der regelmäßigen Weiterbildung aus.
- (2) Eine erste Weiterbildung zu durchlaufen haben folgende Fahrer:
 - a) Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 binnen fünf Jahren nach dem Zeitpunkt seiner Ausstellung und
 - b) Fahrer, auf die in Artikel 4 Bezug genommen wird, binnen fünf Jahren ab dem 10. September 2009.

Eine Vertragspartei kann die unter den Buchstaben a oder b aufgeführten Fristen um zwei Jahre verkürzen oder verlängern.

- (3) Der Fahrer, der eine erste Weiterbildung im Sinne von Absatz 2 dieses Artikels durchlaufen hat, muss sich alle fünf Jahre vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Weiterbildung einer Weiterbildungsmaßnahme unterziehen.
- (4) Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 oder gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels sowie Fahrer im Sinne von Artikel 4 müssen, wenn sie ihren Beruf nicht mehr ausüben und den Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 nicht entsprechen, vor einer Wiederaufnahme des Berufs eine Weiterbildung durchlaufen.

(5) Fahrer im Güterverkehr, die eine regelmäßige Weiterbildung für eine der in Artikel 5 Absatz 2 genannten Führerscheinklassen durchlaufen haben, brauchen für die anderen in diesem Absatz genannten Klassen keine Weiterbildung zu durchlaufen.

ARTIKEL 9

Durchsetzung

Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei bringen entweder direkt auf dem Führerschein neben den entsprechenden Führerscheinklassen ein Unterscheidungszeichen an, das den Besitz eines Befähigungsnachweises und das Ablaufdatum angibt, oder führen einen speziellen Fahrerqualifizierungsnachweis ein, der nach dem Muster in Anlage 27-B-1-2 erstellt werden sollte. Jedwedes andere Modell kann akzeptiert werden, sofern es vom Sonderausschuss für Wirtschaft und Handel als gleichwertig anerkannt wird. Der Fahrerqualifizierungsnachweis oder jedes gleichwertige Dokument, wie oben aufgeführt, das von den zuständigen Behörden einer Vertragspartei ausgestellt wird, ist von der anderen Vertragspartei für die Zwecke dieses Abschnitts anzuerkennen.

Fahrer müssen in der Lage sein, auf Verlangen eines Kontrollberechtigten einen Führerschein oder einen speziellen Fahrerqualifizierungsnachweis oder ein gleichwertiges Dokument vorzulegen, das das Unterscheidungszeichen zur Bestätigung des Befähigungsnachweises trägt.

MINDESTANFORDERUNGEN AN QUALIFIKATION UND AUSBILDUNG

Um zu gewährleisten, dass die Regeln für den Transport von Gütern auf der Straße nach den Artikeln 276 und 277 dieses Abkommens so weit wie möglich harmonisiert werden, gelten die Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung sowie an die Zulassung von Ausbildungsstätten nach den Abschnitten 1 bis 5 dieser Anlage. Jeglicher andere Inhalt dieser Qualifikation oder Ausbildung kann akzeptiert werden, sofern er vom Sonderausschuss für Wirtschaft und Handel als gleichwertig angesehen wird.

ABSCHNITT 1

LISTE DER KENNTNISBEREICHE

Die Kenntnisse, die für die Feststellung der Grundqualifikation und Weiterbildung des Fahrers durch die Vertragsparteien zu berücksichtigen sind, müssen sich zumindest auf die in dieser Liste aufgeführten Bereiche erstrecken. Bewerber für den Beruf des Fahrers müssen über das zum sicheren Führen eines Fahrzeugs der betreffenden Führerscheinklasse erforderliche Niveau von Kenntnissen und Fähigkeiten in diesen Bereichen verfügen. Der minimale Kenntnisstand darf nicht unter dem Stand liegen, der während der Pflichtschulausbildung erreicht und durch eine Berufsausbildung ergänzt wird.

1. Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln

1.1. Ziel: Kenntnis der Eigenschaften der kinematischen Kette für eine optimierte Nutzung:

Drehmomentkurven, Leistungskurven, spezifische Verbrauchskurven eines Motors, optimaler Nutzungsbereich des Drehzahlmessers, optimaler Drehzahlbereich beim Schalten.

- 1.2. Ziel: Kenntnis der technischen Merkmale und der Funktionsweise der Sicherheitsausstattung, um das Fahrzeug zu beherrschen, seinen Verschleiß möglichst gering zu halten und Fehlfunktionen vorzubeugen:

Grenzen des Einsatzes der Bremsanlagen und der Dauerbremsanlage, kombinierter Einsatz von Brems- und Dauerbremsanlage, bestes Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Getriebeübersetzung, Einsatz der Trägheit des Fahrzeugs, Einsatz der Bremsanlagen im Gefälle, Verhalten bei Defekten, Verwendung von elektronischen und mechanischen Geräten wie elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), vorausschauende Notbremssysteme (AEBS), Antiblockiersystem (ABS), Traktionskontrollsysteme (TCS) und Überwachungssysteme im Fahrzeug (IVMS) sowie andere zur Verwendung zugelassene Fahrerassistenz- oder Automatisierungssysteme.

- 1.3. Ziel: Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs:

Optimierung des Kraftstoffverbrauchs durch Anwendung der Kenntnisse gemäß den Nummern 1.1 und 1.2, Bedeutung der Antizipation des Verkehrsflusses, geeigneter Abstand zu anderen Fahrzeugen und Nutzung der Fahrzeugdynamik, konstante Geschwindigkeit, ausgeglichener Fahrstil und angemessener Reifendruck sowie Kenntnis intelligenter Verkehrssysteme, die ein effizienteres Fahren und eine bessere Routenplanung ermöglichen.

- 1.4. Ziel: Fähigkeit, Risiken im Straßenverkehr vorherzusehen, zu bewerten und sich daran anzupassen:

sich unterschiedlicher Straßen-, Verkehrs- und Witterungsbedingungen bewusst sein und sich daran anpassen, künftige Ereignisse vorhersehen; ermessen, welche Vorkehrungen für eine Fahrt bei außergewöhnlichen Witterungsbedingungen getroffen werden müssen; die Verwendung der damit verbundenen Sicherheitsausrüstung beherrschen und sich bewusst machen, wann eine Fahrt aufgrund extremer Witterungsbedingungen verschoben oder abgesagt werden muss; sich an Verkehrsrisiken anpassen, einschließlich gefährlicher Verhaltensweisen im Verkehr oder Ablenkung beim Fahren (durch die Nutzung elektronischer Geräte, Nahrungs- und Getränkeaufnahme usw.); Gefahrensituationen erkennen, sich daran anpassen und den damit verbundenen Stress bewältigen, vor allem in Bezug auf Größe und Gewicht des Fahrzeugs und schwächere Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zweiräder;

mögliche Gefahrensituationen erkennen und korrekte Schlüsse ziehen, wie aus einer solchen potenziell gefährlichen Lage Situationen entstehen können, in denen Unfälle möglicherweise nicht mehr vermieden werden können, sowie Maßnahmen auswählen und durchführen, durch die die Sicherheitsabstände so erhöht werden, dass ein Unfall noch vermieden werden kann, falls die potenziellen Gefahren auftreten sollten.

- 1.5. Ziel: Fähigkeit zur Sicherung der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs

bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Nutzung von Automatikgetrieben, Berechnung der Nutzlast eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Berechnung des Nutzvolumens, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt, Arten von Verpackungen und Lastträgern;

wichtigste Kategorien von Gütern, bei denen eine Ladungssicherung erforderlich ist, Feststell- und Verzurrtechniken, Verwendung der Zurrgurte, Überprüfung der Haltevorrichtungen, Einsatz des Umschlaggeräts, Abdecken mit einer Plane und Entfernen der Plane.

2. Anwendung der Vorschriften

2.1. Ziel: Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Kraftverkehr:

Höchstzulässige Arbeitszeiten in der Verkehrsbranche; Grundsätze, Anwendung und Folgen der Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie zum Fahrtenschreiber; Sanktionen für den Fall, dass der Fahrtenschreiber nicht benutzt, falsch benutzt oder verfälscht wird; Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen für den Kraftverkehr: Rechte und Pflichten der Fahrer im Bereich der Grundqualifikation und der regelmäßigen Weiterbildung.

2.2. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr:

Beförderungsgenehmigungen, im Fahrzeug mitzuführende Dokumente, Fahrverbote für bestimmte Straßen, Straßenbenutzungsgebühren, Verpflichtungen im Rahmen der Musterverträge für die Güterbeförderung, Erstellen von Beförderungsdokumenten, Genehmigungen im internationalen Verkehr, Verpflichtungen im Rahmen des am 19. Mai 1956 in Genf geschlossenen CMR Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, Erstellen des internationalen Frachtbriefs, Überschreiten der Grenzen, Verkehrskommissionäre, besondere Begleitdokumente für die Güter.

3. Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik

3.1. Ziel: Sensibilisierung der Fahrer in Bezug auf Risiken des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle:

Typologie der Arbeitsunfälle in der Verkehrsbranche, Verkehrsunfallstatistiken, Beteiligung von Lastkraftwagen/Bussen, menschliche, materielle und finanzielle Auswirkungen.

3.2. Ziel: Fähigkeit, der Kriminalität und der Schleusung illegaler Einwanderer vorzubeugen:

Allgemeine Information, Folgen für die Fahrer, Vorbeugungsmaßnahmen, Checkliste für Überprüfungen, Rechtsvorschriften betreffend die Verantwortung der Kraftverkehrsunternehmer.

3.3. Ziel: Fähigkeit, Gesundheitsschäden vorzubeugen:

Grundsätze der Ergonomie; gesundheitsbedenkliche Bewegungen und Haltungen, physische Kondition, Übungen für den Umgang mit Lasten, individueller Schutz.

3.4. Ziel: Sensibilisierung für die Bedeutung einer guten körperlichen und geistigen Verfassung:

Grundsätze einer gesunden und ausgewogenen Ernährung, Auswirkungen von Alkohol, Arzneimitteln oder jedem Stoff, der eine Änderung des Verhaltens bewirken kann, Symptome, Ursachen, Auswirkungen von Müdigkeit und Stress, grundlegende Rolle des Zyklus von Aktivität/Ruhe.

3.5. Ziel: Fähigkeit zu richtiger Einschätzung der Lage bei Notfällen:

Verhalten in Notfällen: Einschätzung der Lage, Vermeidung der Komplikationen eines Unfalls, Verständigung der Hilfskräfte, Unterstützung von Verletzten und Leistung von erster Hilfe, Reaktion bei einem Brand, Evakuierung der Insassen eines Lastkraftwagens, Reaktion im Falle einer Aggression; Grundprinzipien für die Erstellung eines Unfallberichts.

3.6. Ziel: Fähigkeit zu einem Verhalten, das zu einem positiven Image des Unternehmens beiträgt:

Bedeutung der Qualität der Leistung des Fahrers für das Unternehmen, unterschiedliche Rollen des Fahrers, unterschiedliche Gesprächspartner des Fahrers, Wartung des Fahrzeugs, Arbeitsorganisation, kommerzielle und finanzielle Konsequenzen eines Rechtsstreits.

3.7. Ziel: Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Güterkraftverkehrs und der Marktordnung:

Kraftverkehr im Verhältnis zu bestimmten Verkehrsmitteln (Wettbewerb, Verlader), unterschiedliche Tätigkeiten im Kraftverkehr (gewerblicher Güterverkehr, Werkverkehr, Transporthilfstätigkeiten), Organisation der wichtigsten Arten von Verkehrsunternehmen oder Transporthilfstätigkeiten, unterschiedliche Spezialisierungen (Tankwagen, temperaturgeführte Transporte, gefährliche Güter, Tiertransporte usw.), Weiterentwicklung der Branche (Diversifizierung des Leistungsangebots, Huckepackverkehr, Subunternehmer usw.).

ABSCHNITT 2

OBLIGATORISCHE GRUNDQUALIFIKATION GEMÄß TEIL B ABSCHNITT 1 ARTIKEL 3 ABSATZ 1 BUCHSTABE A DIESES ANHANGS

Eine Vertragspartei kann spezifische andere Weiterbildungen zum Transport von Gütern auf der Straße, die im Rahmen ihrer Gesetzgebung erforderlich sind, als Teil der Weiterbildung gemäß diesem Abschnitt und gemäß Abschnitt 3 dieser Anlage anrechnen.

2.1. Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

Die Grundqualifikation muss Unterricht in allen in der Liste in Abschnitt 1 dieser Anlage aufgeführten Kenntnissbereichen umfassen. Die Unterrichtsdauer bei dieser Grundqualifikation muss 280 Stunden betragen.

Jeder Bewerber für den Beruf des Fahrers muss mindestens 20 Stunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Kategorie führen, das mindestens die Anforderungen für Prüfungsfahrzeuge erfüllt.

Während der Bewerber für den Beruf des Fahrers persönlich ein Fahrzeug führt, muss er von einem Ausbilder, der bei einer zugelassenen Ausbildungsstätte angestellt ist, begleitet werden. Jeder Bewerber für den Beruf des Fahrers kann während höchstens acht der 20 Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Fahrbahnzustand und die Art und Weise, wie sich dieser bei verschiedenen Witterungsverhältnissen sowie entsprechend der Tages- und Nachtzeit ändert, und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

Eine Vertragspartei und, im Fall der Union, ein Mitgliedstaat kann gestatten, dass ein Teil der von der zugelassenen Ausbildungsstätte durchzuführenden Ausbildung mithilfe von IKT-Instrumenten, beispielsweise E-Learning, absolviert wird, wobei für eine hohe Qualität und die Wirksamkeit der Ausbildung zu sorgen ist und Kenntnisbereiche ausgewählt werden müssen, bei denen der Einsatz von IKT-Instrumenten am effizientesten ist. Verlässliche Nutzeridentifikation und angemessene Kontrollmittel sind in einem solchen Fall erforderlich.

Für Fahrer im Sinne von Teil B Abschnitt 1 Artikel 5 Absatz 4 beträgt die Unterrichtsdauer bei der Grundqualifikation 70 Stunden, davon fünf Stunden, in denen sie persönlich ein Fahrzeug führen.

Nach Abschluss dieser Ausbildung wird der Fahrer von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien oder der von ihnen benannten Stelle einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnisbereiche in Abschnitt 1 genannten Ziele.

2.2. Option mit Prüfungen

Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien oder die von ihnen benannte Stelle nehmen eine theoretische und eine praktische Prüfung der nachstehend beschriebenen Art ab, um nachzuprüfen, ob die Bewerber für den Beruf des Fahrers hinsichtlich aller in Abschnitt 1 dieser Anlage genannten Ziele und Bereiche den erforderlichen Kenntnisstand besitzen.

- a) Die theoretische Prüfung besteht aus mindestens zwei Teilen:
 - i) einem Teil mit Multiple-choice-Fragen, Fragen mit direkter Antwort oder einer Kombination beider Systeme, und

- ii) einer Erörterung von Praxissituationen.

Die theoretische Prüfung dauert mindestens vier Stunden.

- b) Die praktische Prüfung besteht aus zwei Teilen:

- i) einer Fahrprüfung, bei der die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden soll. Diese Prüfung erfolgt nach Möglichkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen und Autobahnen (oder ähnlichen) sowie auf allen Arten von Straßen in bebautem Gebiet mit den verschiedenartigen Schwierigkeiten, auf die ein Fahrer stoßen kann. Die Prüfung sollte in Situationen mit unterschiedlicher Verkehrsdichte erfolgen. Die Fahrzeit ist auf bestmögliche Art zu nutzen, um die Fähigkeiten des Kandidaten in allen verschiedenen Verkehrszonen zu beurteilen. Die Fahrprüfung dauert mindestens 90 Minuten;
- ii) einem praktischen Prüfungsteil, der mindestens die Nummern 1.5, 3.2, 3.3 und 3.5 von Abschnitt 1 betrifft.

Dieser Prüfungsteil dauert mindestens 30 Minuten.

Das für den praktischen Prüfungsteil genutzte Fahrzeug muss mindestens die Anforderungen für Prüfungsfahrzeuge erfüllen.

Die praktische Prüfung kann durch einen dritten Prüfungsteil ergänzt werden, der auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator stattfindet und das Ziel verfolgt, die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln zu bewerten, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Fahrbahnzustand je nach Witterungsverhältnissen sowie Tages- und Nachtzeit.

Die Dauer dieses optionalen Prüfungsteils ist nicht festgelegt. Legt der Fahrer diese Prüfung ab, so kann ihre Dauer von den 90 Minuten der Fahrprüfung nach Ziffer i abgezogen werden, wobei der Abzug höchstens 30 Minuten betragen darf.

Für Fahrer im Sinne von Teil B Abschnitt 1 Artikel 5 Absatz 4 beschränkt sich die theoretische Prüfung auf diejenigen der in Abschnitt 1 genannten Kenntnisbereiche, die Fahrzeuge betreffen, die Gegenstand der neuen Grundqualifikation sind. Diese Fahrer müssen jedoch die praktische Prüfung vollständig ablegen.

ABSCHNITT 3

BESCHLEUNIGTE GRUNDQUALIFIKATION

GEMÄß

TEIL B ABSCHNITT 1 ARTIKEL 3 ABSATZ 2 DIESES ANHANGS

Die beschleunigte Grundqualifikation umfasst Unterricht in allen in der Liste in Abschnitt 1 dieser Anlage aufgeführten Kenntnisbereichen. Ihre Dauer muss 140 Stunden betragen.

Jeder Bewerber für den Beruf des Fahrers muss mindestens zehn Stunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Kategorie führen, das mindestens die Anforderungen für Prüfungsfahrzeuge erfüllt.

Während der Bewerber für den Beruf des Fahrers persönlich ein Fahrzeug führt, muss er von einem Ausbilder, der bei einer zugelassenen Ausbildungsstätte angestellt ist, begleitet werden. Jeder Bewerber für den Beruf des Fahrers kann während höchstens vier der zehn Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Fahrbahnzustand und die Art und Weise, wie sich dieser Fahrbahnzustand bei verschiedenen Witterungsverhältnissen sowie entsprechend der Tages- und Nachtzeit ändert, und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Bestimmungen von Abschnitt 2 Nummer 2.1 Absatz 4 dieser Anlage gelten auch für die beschleunigte Grundqualifikation.

Für Fahrer im Sinne von Teil B Abschnitt 1 Artikel 5 Absatz 4 muss die Unterrichtsdauer bei der beschleunigten Grundqualifikation 35 Stunden betragen, davon zweieinhalb Stunden, in denen sie persönlich ein Fahrzeug führen.

Nach Abschluss dieser Ausbildung wird der Fahrer von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien oder der von ihnen benannten Stelle einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnisbereiche in Abschnitt 1 genannten Ziele.

Eine Vertragspartei kann spezifische andere Ausbildungen zum Transport von Gütern auf der Straße, die nach ihren Rechtsvorschriften erforderlich sind, als Teil der Ausbildung gemäß diesem Abschnitt anrechnen.

ABSCHNITT 4

OBLIGATORISCHE WEITERBILDUNG GEMÄß TEIL B

ABSCHNITT 1 ARTIKEL 3 ABSATZ 1 BUCHSTABE B DIESES ANHANGS

Obligatorische Weiterbildungskurse müssen von einer zugelassenen Ausbildungsstätte veranstaltet werden. Die Dauer der Weiterbildung muss 35 Stunden alle fünf Jahre betragen, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden, die auf zwei aufeinanderfolgende Tage aufgeteilt werden können. Beim Einsatz von E-Learning trägt die zugelassene Ausbildungsstelle dafür Sorge, dass die erforderliche Qualität der Weiterbildung beibehalten wird, unter anderem indem sie die Kenntnisbereiche auswählt, bei denen der Einsatz von IKT-Instrumenten am effizientesten ist. Insbesondere verlangen die Vertragsparteien eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Die Dauer der Weiterbildung in Form von E-Learning darf nicht mehr als zwölf Stunden betragen. Mindestens eine der Zeiteinheiten des Lehrgangs umfasst einen die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Kenntnisbereich. Der Inhalt der Weiterbildung muss dem speziellen Weiterbildungsbedarf, der in Bezug auf die vom Fahrer durchgeführten Beförderungen besteht, und den einschlägigen Entwicklungen der Rechtsvorschriften und der Technik Rechnung tragen und sollte so weit wie möglich dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht werden. In den 35 Stunden sollten unterschiedliche Kenntnisbereiche abgedeckt werden, einschließlich der Wiederholung von Lerninhalten, wenn sich herausstellt, dass der Fahrer gesonderte Fördermaßnahmen benötigt.

Eine Vertragspartei und, im Fall der Union, ein Mitgliedstaat kann spezifische andere Weiterbildungen zum Transport von Gütern auf der Straße, die nach ihren/seinen Rechtsvorschriften erforderlich sind, als Teil der Weiterbildung gemäß diesem Abschnitt anrechnen.

ABSCHNITT 5

ZULASSUNG FÜR GRUNDQUALIFIKATION UND WEITERBILDUNG

- 5.1. Die Ausbildungsstätten für die Grundqualifikation und die Weiterbildung bedürfen einer Zulassung vonseiten der zuständigen Behörden der Vertragsparteien. Diese Zulassung ist nur auf schriftlichen Antrag zu erteilen. Dem Zulassungsantrag sind Unterlagen beizufügen, die Folgendes umfassen:
- 5.1.1. ein angemessenes Qualifizierungs- und Ausbildungsprogramm, in dem die unterrichteten Themengebiete präzisiert sowie die geplante Durchführung und die Unterrichtsmethoden angegeben werden;
 - 5.1.2. Qualifikationen und Tätigkeitsbereiche der Ausbilder;
 - 5.1.3. Angaben zu den Unterrichtsorten, zum Lehrmaterial, zu den für die praktische Ausbildung bereitgestellten Unterrichtsmitteln und zum eingesetzten Fuhrpark und
 - 5.1.4. Bedingungen für die Teilnahme an den Kursen (Teilnehmerzahl).
- 5.2. Die zuständige Behörde hat die Zulassung schriftlich und unter folgenden Bedingungen zu erteilen:
- 5.2.1. die Ausbildung muss gemäß den dem Antrag beigefügten Unterlagen erteilt werden;

- 5.2.2. die zuständige Behörde muss bevollmächtigte Personen zur Teilnahme an den Aus- und Weiterbildungskursen der anerkannten Ausbildungsstätten entsenden können, und sie muss ein Aufsichtsrecht über die zugelassenen Ausbildungsstätten in Bezug auf die eingesetzten Mittel und den ordnungsgemäßen Ablauf der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und der Prüfungen ausüben können, und
- 5.2.3. die Zulassung kann entzogen oder ausgesetzt werden, wenn die Zulassungsbedingungen nicht mehr eingehalten werden.

Die zugelassene Ausbildungsstätte hat zu gewährleisten, dass die Ausbilder über den neuesten Stand der Vorschriften und der Bestimmungen für die Aus- und Weiterbildung gut unterrichtet sind. Die Ausbilder müssen im Rahmen eines speziellen Auswahlverfahrens fachliche und didaktische Kenntnisse nachweisen. Für den praktischen Teil der Ausbildung müssen die Ausbilder eine Berufserfahrung als Berufsfahrer oder eine entsprechende Fahrerfahrung, beispielsweise als Fahrlehrer für Lastkraftwagen, nachweisen.

Das Unterrichtsprogramm ist gemäß der Zulassung unter Abdeckung der in Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnisbereiche zu erstellen.

MUSTER EINES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES
GEMÄß TEIL B ABSCHNITT 1 ARTIKEL 9 DIESES ANHANGS

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.

2.

3.

4a.

4b.

4c.

(4d.)

5a.

5b.

7.

(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname

2. First name

3. Date and place of birth

4a. Date of issue

4b. Administrative expiry date

4c. Issued by

5a. Licence No

5b. Serial No

10. Union code¹

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

¹ If applicable

ABSCHNITT 2

LENKZEITEN, FAHRTUNTERBRECHUNGEN UND RUHEZEITEN

ARTIKEL 1

Anwendungsbereich

- (1) In diesem Abschnitt werden die Vorschriften für Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Fahrer im Sinne von Artikel 280 Buchstabe b dieses Abkommens festgelegt, die Fahrten nach Artikel 276 oder 277 dieses Abkommens unternehmen.
- (2) Unternimmt ein Fahrer eine Fahrt nach Artikel 276 oder 277 dieses Abkommens, so gelten die Vorschriften dieses Abschnitts für jede Beförderung auf der Straße, die der betreffende Fahrer durchführt.
- (3) Dieser Abschnitt
- a) gilt, wenn die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, oder
 - b) gilt ab dem 1. Juli 2026, wenn die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 t übersteigt.

(4) Dieser Abschnitt gilt nicht für Beförderungen mit

a) Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die benutzt werden

i) zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder

ii) zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern

ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens, und unter der Bedingung, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und dass die Beförderung nicht gewerblich erfolgt;

b) Fahrzeugen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h nicht übersteigt;

c) Fahrzeugen, die Eigentum der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr oder der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden, sofern der Transport aufgrund der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben stattfindet und ihrer Aufsicht unterliegt;

d) Fahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;

e) Spezialfahrzeugen für medizinische Zwecke;

f) speziellen Pannenhilfefahrzeugen, die in einem Umkreis von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden;

g) Fahrzeugen, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße durchgeführt werden, sowie neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;

- h) Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t, die für die Güterbeförderung eingesetzt werden, wenn die Beförderung nicht als gewerbliche Beförderung, sondern durch das Unternehmen oder den Fahrer im Werkverkehr erfolgt und das Fahren nicht die Haupttätigkeit der Person darstellt, die das Fahrzeug führt, oder
- i) Nutzfahrzeugen, die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck

- a) „Beförderung auf der Straße“ jegliche Fahrt, die vollständig oder teilweise auf öffentlichen Straßen mit einem beladenen oder unbeladenen Fahrzeug durchgeführt wird;
- b) „Fahrtunterbrechung“ jeden Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird;
- c) „andere Arbeiten“ alle Tätigkeiten, die in Teil B Abschnitt 3 Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a als Arbeitszeit definiert sind, mit Ausnahme der Fahrtätigkeit, einschließlich aller Arbeiten für denselben oder einen anderen Arbeitgeber innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors;

- d) „Ruhezeit“ jeden ununterbrochenen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;
- e) „tägliche Ruhezeit“ den täglichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst:
- i) „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ jede Ruhepause von mindestens 11 Stunden, die in zwei Zeiträumen genommen werden kann, wobei der erste Zeitraum ein ununterbrochener Zeitraum von mindestens drei Stunden und der zweite ein ununterbrochener Zeitraum von mindestens neun Stunden sein muss, und
 - ii) „reduzierte tägliche Ruhezeit“ jede Ruhepause von mindestens neun Stunden, aber weniger als 11 Stunden;
- f) „wöchentliche Ruhezeit“ den wöchentlichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst:
- i) „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden und
 - ii) „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhezeit von weniger als 45 Stunden, die vorbehaltlich der Bedingungen von Artikel 6 Absätze 6 und 7 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinanderfolgenden Stunden reduziert werden kann;
- g) „Woche“ den Zeitraum zwischen Montag, 00:00 Uhr, und Sonntag, 24:00 Uhr;

- h) „Lenkzeit“ die Dauer der Lenktätigkeit, aufgezeichnet entweder
- i) vollautomatisch oder halbautomatisch durch den Fahrtenschreiber im Sinne von Teil B Abschnitt 4 Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben e, f, g und h dieses Anhangs oder
 - ii) von Hand gemäß den Anforderungen in Teil B Abschnitt 4 Artikel 9 Absatz 2 und Absatz 11 dieses Anhangs;
- i) „tägliche Lenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauffolgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;
- j) „wöchentliche Lenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;
- k) „zulässige Höchstmasse“ die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;
- l) „Mehrfahrerbetrieb“ die Situation, in der während jeder Lenkzeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen Ruhezeit und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug anwesend sind, die fahren dürfen; während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;
- m) „Lenkdauer“ die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt; die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein.

ARTIKEL 3

Anforderungen an Beifahrer

Das Mindestalter für Beifahrer beträgt 18 Jahre. Jedoch kann jede Vertragspartei und, im Falle der Union, ein Mitgliedstaat das Mindestalter für Beifahrer auf 16 Jahre herabsetzen, sofern dies zum Zweck der Berufsausbildung erfolgt und die vom Vereinigten Königreich – in Bezug auf Gibraltar – vorgegebenen Begrenzungen sowie für die Union die arbeitsrechtlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten eingehalten werden.

ARTIKEL 4

Lenkzeiten

(1) Die tägliche Lenkzeit darf neun Stunden nicht überschreiten.

Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens zehn Stunden verlängert werden.

(2) Die wöchentliche Lenkzeit darf nicht mehr als 56 Stunden betragen, und eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von 60 Stunden darf nicht überschritten werden.

(3) Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

(4) Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen sämtliche Lenkzeiten auf dem Gebiet der Vertragsparteien.

(5) Ein Fahrer erfasst als andere Arbeiten die in Artikel 2 Buchstabe c dieses Abschnitts genannten Zeiten sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für den gewerblichen Betrieb eingesetzt wird, wenn der Fahrer die Lenkzeit nicht aufzeichnen muss, und zeichnet alle Bereitschaftszeiten im Sinne von Teil B Abschnitt 3 Artikel 2 Absatz 2 gemäß Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer iii auf. Diese Erfassung ist entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck oder manuell in den Fahrtenschreiber einzugeben.

ARTIKEL 5

Fahrtunterbrechungen

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Fahrtunterbrechung kann durch eine Fahrtunterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Fahrtunterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.

ARTIKEL 6

Ruhezeiten

- (1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.
- (2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben.

Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens neun Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.

- (3) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, sodass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.
- (4) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.
- (5) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens neun Stunden genommen haben.
- (6) In zwei jeweils aufeinanderfolgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:
 - a) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

- b) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

(7) Abweichend von Absatz 6 kann ein im internationalen Güterverkehr eingesetzter Fahrer außerhalb des Gebiets der Vertragspartei des Güterkraftverkehrsunternehmers oder für Fahrer von Güterkraftverkehrsunternehmern aus der Union außerhalb des Territoriums des Mitgliedstaats des Güterkraftverkehrsunternehmers zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nehmen, sofern der Fahrer in vier aufeinanderfolgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einhält, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sind.

Für die Zwecke dieses Absatzes gilt ein Fahrer als im internationalen Güterverkehr eingesetzt, wenn der Fahrer die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Gebiets der Vertragspartei des Güterkraftverkehrsunternehmers und des Wohnorts des Fahrers beginnt oder, im Fall der Union, außerhalb des Hoheitsgebiets des Mitgliedstaats des Güterkraftverkehrsunternehmers und des Landes, in dem der Fahrer seinen Wohnsitz hat.

Jede Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit ist durch eine gleichwertige Ruhepause auszugleichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche zu nehmen ist.

Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Unterabsatz 3 nacheinander eingelegt, so ist die nächste Ruhezeit – als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten – vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

(8) Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens neun Stunden anzuhängen.

(9) Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie sind in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen.

Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs werden vom Arbeitgeber getragen.

(10) Verkehrsunternehmen organisieren die Arbeit der Fahrer so, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der in Gibraltar oder, im Fall der Union, im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen.

Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 7 eingelegt, so muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so organisieren, dass dieser in der Lage ist, bereits vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zurückzukehren.

Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.

(11) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in zwei Wochen fällt, kann für eine der beiden Wochen gezählt werden, nicht aber für beide.

(12) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ein, so darf diese Ruhezeit abweichend hiervon nicht mehr als zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Gesamtdauer eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit oder reduzierten wöchentlichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine, eine Schlafkoje oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gilt diese Ausnahme für Fähr- oder Zugreisen nur, wenn

- a) die geplante Reisedauer acht Stunden oder mehr beträgt und
- b) der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug hat.

(13) Die Zeit, die ein Fahrer verbracht hat, um zu einem in den Anwendungsbereich dieses Abschnitts fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Schlafkabine, einer Kojen oder einem Liegewagen hat.

(14) Die Zeit, die ein Fahrer verbracht hat, um mit einem nicht in den Anwendungsbereich dieses Abschnitts fallenden Fahrzeug zu einem in den Anwendungsbereich dieses Abschnitts fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als andere Arbeiten anzusehen.

ARTIKEL 7

Haftung von Güterkraftverkehrsunternehmen

- (1) Güterkraftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei dürfen von ihnen beschäftigte oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke, der Schnelligkeit der Auslieferung und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden, und/oder zu Verstößen gegen diesen Abschnitt verleiten.
- (2) Güterkraftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei organisieren die Beförderungstätigkeiten derart und weisen neue Mitarbeiter angemessen an, sodass sie die Bestimmungen dieses Abschnitts einhalten können.
- (3) Güterkraftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei sind für die Verstöße durch Fahrer des Unternehmens haftbar, auch wenn der Verstoß auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei begangen wurde.

Unbeschadet des Rechts der Vertragsparteien, die Güterkraftverkehrsunternehmen vollumfänglich haftbar zu machen, können die Vertragsparteien diese Haftung abhängig machen vom Verstoß des Unternehmers gegen die Absätze 1 und 2. Die Vertragsparteien können sämtliche Beweismittel berücksichtigen, wonach der Güterkraftverkehrsunternehmen vernünftigerweise nicht für den begangenen Verstoß verantwortlich gemacht werden kann.

- (4) Güterkraftverkehrsunternehmen, Verlader, Spediteure, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne diesen Abschnitt einhalten.

(5) Güterkraftverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, die mit Kontrollgeräten gemäß Teil B Abschnitt 4 Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe f, g oder h ausgestattet sind und in den Anwendungsbereich dieses Abschnitts fallen, müssen

- i) sicherstellen, dass alle Daten regelmäßig von dem Bordgerät und der Fahrerkarte so heruntergeladen werden, wie es die Vertragspartei vorschreibt; relevante Daten werden in kürzeren Abständen heruntergeladen, damit sichergestellt ist, dass alle von dem Güterkraftverkehrsunternehmen oder für den Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführten Tätigkeiten heruntergeladen werden, und
- ii) sicherstellen, dass alle sowohl vom Bordgerät als auch von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten nach ihrer Aufzeichnung mindestens zwölf Monate lang aufbewahrt werden und für einen Kontrollbeamten auf Verlangen entweder direkt oder zur Fernabfrage von den Geschäftsräumen des Güterkraftverkehrsunternehmers zugänglich sind.

Für die Zwecke dieses Absatzes wird der Begriff „heruntergeladen“ im Sinne der Begriffsbestimmung in Teil C Abschnitt 2 Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g ausgelegt.

Der Zeitraum, innerhalb dessen die relevanten Daten gemäß Ziffer i dieses Absatzes heruntergeladen werden müssen, beträgt höchstens 90 Tage für Daten der Fahrzeugeinheit und 28 Tage für Daten von der Fahrerkarte.

ARTIKEL 8

Ausnahmen

(1) Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Artikeln 4, 5 und 6 abweichen, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

(2) Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen auch von Artikel 4 Absätze 1 und 2 und von Artikel 6 Absatz 2 abweichen, indem er die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu eine Stunde überschreitet, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen.

Unter den gleichen Bedingungen kann der Fahrer die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Stunden überschreiten, sofern eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde, die der zusätzlichen Lenkzeit zur Erreichung der Betriebsstätte des Arbeitgebers oder des Wohnsitzes des Fahrers, um dort eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, unmittelbar vorausgeht.

Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des Bestimmungsorts oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts, einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Jede Lenkzeitverlängerung wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

(3) Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, können die Vertragsparteien und, im Fall der Union, ein Mitgliedstaat Ausnahmen von den Artikeln 3 bis 6 zulassen und diese Ausnahmen auf dem eigenen Gebiet oder mit der Zustimmung der anderen Vertragspartei auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei von individuellen Bedingungen abhängig machen, die gelten für die Beförderung mit

- a) Fahrzeugen, die Eigentum von Behörden sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet werden, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Güterkraftverkehrsunternehmen stehen;
- b) Fahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden;
- c) land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least;
- d) Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die von Universaldienstleistern genutzt werden, um Waren als Teil des Universaldienstes auszuliefern. Diese Fahrzeuge dürfen ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;
- e) Fahrzeugen, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km² verkehren, welche mit den übrigen Teilen des Staatsgebiets weder durch eine Brücke noch durch eine Furt oder einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind;

- f) Fahrzeugen, die im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt;
- g) Fahrzeugen, die in Verbindung mit Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Straßenunterhaltung und -kontrolle, Hausmüllabfuhr, Telegramm- und Telefondienstleistungen, Rundfunk und Fernsehen sowie zur Erfassung von Radio- oder Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden;
- h) Spezialfahrzeugen, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
- i) speziell ausgerüsteten Projektfahrzeugen für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
- j) Fahrzeugen, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und/oder zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden;
- k) Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte;
- l) Fahrzeugen, die zur Beförderung von tierischen Abfällen oder von nicht für den menschlichen Verzehr bestimmten Tierkörpern verwendet werden;
- m) Fahrzeugen, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;

- n) Fahrzeugen, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 km für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden;
 - o) Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zur Beförderung von Baumaschinen für ein Bauunternehmen, die in einem Umkreis von höchstens 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt werden, vorausgesetzt, dass das Lenken der Fahrzeuge für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt, und
 - p) Fahrzeugen, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden.
- (4) Sofern die Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet werden und die in Teil B Abschnitt 3 Artikel 3 aufgestellten Begrenzungen eingehalten werden, kann eine Vertragspartei und, im Fall der Union, ein Mitgliedstaat vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der Artikel 4, 5 und 6 dieses Abschnitts gemäß den im Gebiet der Vertragspartei geltenden Verfahren für unter besonderen Umständen durchgeführte Beförderungstätigkeiten erteilen.

Die vorübergehenden Ausnahmen müssen ordnungsgemäß begründet sein und der anderen Vertragspartei unverzüglich mitgeteilt werden. Der Sonderausschuss für Wirtschaft und Handel legt die Modalitäten dieser Mitteilung fest. Jede Vertragspartei veröffentlicht diese Informationen unverzüglich auf einer öffentlichen Website und stellt sicher, dass ihre Durchsetzungsmaßnahmen einer von der anderen Vertragspartei gewährten Ausnahme Rechnung tragen.

ABSCHNITT 3

ARBEITSZEIT DES FAHRPERSONALS

ARTIKEL 1

Anwendungsbereich

(1) Dieser Abschnitt gilt für das fahrende Personal von Güterkraftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien, das Fahrten nach den Artikeln 276 und 277 dieses Abkommens durchführt.

Dieser Abschnitt gilt auch für selbstständige Fahrer.

(2) Dieser Abschnitt ergänzt die Bestimmungen in Teil B Abschnitt 2, die den Bestimmungen dieses Abschnitts vorgehen.

(3) Eine Vertragspartei kann Fahrpersonal und selbstständige Fahrer von der Anwendung dieses Abschnitts ausnehmen.

(4) Nimmt eine Vertragspartei diesen Abschnitt nach Absatz 3 von der Anwendung aus, so notifiziert sie dies der anderen Vertragspartei.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck

1. „Arbeitszeit“

- a) bei Fahrpersonal: die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der das Fahrpersonal an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und während der es seine Funktion oder Tätigkeit ausübt, d. h.
 - die für sämtliche Kraftverkehrstätigkeiten, insbesondere die folgenden, aufgewendeten Zeiten:
 - i) Fahren;
 - ii) Be- und Entladen;
 - iii) Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste;
 - iv) Reinigung und technische Wartung und
 - v) alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs und der Ladung zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten, die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen, was auch Folgendes einschließt: Überwachen des Be- und Entladens sowie Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw., und

- die Zeiten, während deren der Fahrer nicht frei über seine Zeit verfügen kann und sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine normale Arbeit aufzunehmen, wobei er bestimmte mit dem Dienst verbundene Aufgaben ausführt, insbesondere während der Zeit des Wartens auf das Be- und Entladen, wenn deren voraussichtliche Dauer nicht im Voraus bekannt ist, d. h. entweder vor der Abfahrt oder unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Vertragsparteien festgelegten Bedingungen;
- b) bei selbstständigen Fahrern nach der gleichen Begriffsbestimmung die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, in der sich die selbstständigen Fahrer an ihrem Arbeitsplatz befinden, dem Kunden zur Verfügung stehen, und während der sie ihre Funktionen oder Tätigkeiten ausüben; dies umfasst nicht allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen.

Nicht zur Arbeitszeit gerechnet werden die Ruhepausen nach Artikel 4, die Ruhezeiten nach Artikel 5 sowie unbeschadet der Rechtsvorschriften der Vertragsparteien oder der Vereinbarungen der Sozialpartner, nach denen derartige Zeiten ausgeglichen oder begrenzt werden, die Bereitschaftszeit gemäß Nummer 2 dieses Artikels;

2. „Bereitschaftszeiten“

- andere Zeiten als Ruhepausen und Ruhezeiten, in denen das Fahrpersonal nicht verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz zu bleiben, in denen es sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Als Bereitschaftszeit gelten insbesondere die Zeiten, in denen das Fahrpersonal ein Fahrzeug während der Beförderung auf einer Fähre oder mit einem Zug begleitet sowie Wartezeiten an den Grenzen und infolge von Fahrverboten.

Diese Zeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Fahrpersonal im Voraus bekannt sein, d. h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Vertragsparteien festgelegten Bedingungen;

- für Fahrpersonal, das sich beim Fahren abwechselt, die Zeit, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbracht wird;

3. „Arbeitsplatz“

- den Standort der Hauptniederlassung des Güterkraftverkehrsunternehmers, für den die Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, tätig sind, und seine verschiedenen Zweigniederlassungen, ob sie nun mit seinem Geschäftssitz oder seiner Hauptniederlassung zusammenfallen oder nicht;
- das Fahrzeug, das die Person, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Kraftverkehrs ausübt, nutzt, wenn sie Aufgaben wahrnimmt, und
- jeden anderen Ort, an dem die mit der Beförderung verbundenen Tätigkeiten ausgeführt werden;

4. „Fahrpersonal“ im Sinne dieses Abschnitts alle Arbeitnehmer, einschließlich Praktikanten und Auszubildende, die im Dienst eines Unternehmens, das Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr im Gebiet der anderen Vertragspartei befördert, eine Fahrtätigkeit ausüben;

5. „selbstständiger Fahrer“ alle Personen, deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, auf Rechnung Dritter oder auf eigene Rechnung Waren im Straßenverkehr zu befördern, die befugt sind, auf eigene Rechnung zu arbeiten, und die nicht durch einen Arbeitsvertrag oder ein anderes arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis an einen Arbeitgeber gebunden sind, die über den erforderlichen freien Gestaltungsspielraum für die Ausübung der betreffenden Tätigkeit verfügen, deren Einkünfte direkt von den erzielten Gewinnen abhängen und die die Freiheit haben, als Einzelne oder durch eine Zusammenarbeit zwischen selbstständigen Fahrern Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden zu unterhalten.

Für die Zwecke dieses Abschnitts unterliegen Fahrer, die diese Kriterien nicht erfüllen, den gleichen Verpflichtungen, und genießen die gleichen Rechte, wie sie dieser Abschnitt für Fahrpersonal vorsieht;

6. „Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Kraftverkehrs ausüben“ Fahrpersonal oder selbstständige Fahrer, die derartige Fahrtätigkeiten ausüben;
7. „Woche“ den Zeitraum zwischen Montag 00:00 Uhr und Sonntag 24:00 Uhr;
8. „Nachtzeit“ jede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens vier Stunden in der Zeit zwischen 00:00 Uhr und 7:00 Uhr und
9. „Nachtarbeit“ jede Arbeit, die während der Nachtzeit ausgeführt wird.

ARTIKEL 3

Wöchentliche Höchstarbeitszeit

- (1) Jede Vertragspartei trifft die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten darf. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit kann bis zu 60 Stunden betragen, sofern der Wochendurchschnitt in einem Zeitraum von vier Monaten 48 Stunden nicht übersteigt.
- (2) Jede Vertragspartei trifft die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern zusammengerechnet werden. Der Arbeitgeber fordert das Fahrpersonal schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Das Fahrpersonal legt diese Angaben schriftlich vor.

ARTIKEL 4

Fahrtunterbrechungen

Unbeschadet der Bestimmungen in Teil B Abschnitt 2 dieses Anhangs trifft jede Vertragspartei die erforderlichen Maßnahmen, damit Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Kraftverkehrs ausüben, auf keinen Fall länger als sechs Stunden hintereinander ohne Fahrtunterbrechung arbeiten. Die Arbeit ist durch eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von sechs bis neun Stunden und von mindestens 45 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als neun Stunden zu unterbrechen.

Die Fahrtunterbrechungen können in Pausen von einer Minstdauer von je 15 Minuten aufgeteilt werden.

ARTIKEL 5

Ruhezeiten

Für die Zwecke dieses Abschnitts unterliegen Auszubildende und Praktikanten, die im Dienst eines Unternehmens, das Güter im Straßenverkehr im Gebiet der anderen Vertragspartei befördert, in Bezug auf die Ruhezeit denselben Bestimmungen wie das übrige Fahrpersonal gemäß Teil B Abschnitt 2 dieses Anhangs.

ARTIKEL 6

Nachtarbeit

Jede Vertragspartei trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit Folgendes gewährleistet ist:

- a) Wenn Nachtarbeit geleistet wird, darf die tägliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden zehn Stunden nicht überschreiten;
- b) es erfolgt ein Ausgleich für Nachtarbeit nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, Tarifverträgen, Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern und/oder einzelstaatlichen Gepflogenheiten, sofern dieser Ausgleich die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet.

ARTIKEL 7

Abweichende Regelungen

- (1) Von den Artikeln 3 und 6 abweichende Regelungen können aus objektiven oder technischen Gründen oder aus Gründen im Zusammenhang mit der Arbeitsorganisation durch Tarifverträge, Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, oder wenn dies nicht möglich ist, durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften getroffen werden, sofern die Vertreter der betroffenen Arbeitgeber und Arbeitnehmer konsultiert und Anstrengungen zur Förderung aller einschlägigen Formen des sozialen Dialogs unternommen werden.
- (2) Die Möglichkeit, eine von Artikel 3 abweichende Regelung zu treffen, darf nicht dazu führen, dass für die Berechnung des Durchschnitts der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden ein Bezugszeitraum von mehr als sechs Monaten festgelegt wird.
- (3) Der Sonderausschuss für Wirtschaft und Handel wird von abweichenden Regelungen, die von einer Vertragspartei gemäß Absatz 1 angewandt werden, in Kenntnis gesetzt.

ARTIKEL 8

Informationspflicht und Aufzeichnungen

Jede Vertragspartei trägt dafür Sorge, dass

- a) das Fahrpersonal über die maßgeblichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die Betriebsordnung des Güterkraftverkehrsunternehmers und die Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, insbesondere die Tarifverträge und die etwaigen Betriebsvereinbarungen, die aufgrund dieses Abschnitts festgelegt werden, unterrichtet wird, und
- b) die Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Kraftverkehrs ausüben, aufgezeichnet wird. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre nach Ablauf des betreffenden Zeitraums aufzubewahren. Die Arbeitgeber sind für die Aufzeichnung der Arbeitszeit des Fahrpersonals verantwortlich. Der Arbeitgeber ist gehalten, dem Fahrpersonal auf Anfrage eine Kopie der Aufzeichnung der geleisteten Stunden auszuhändigen.

ARTIKEL 9

Günstigere Vorschriften

Dieser Abschnitt berührt nicht die Befugnis jeder Vertragspartei, die Sicherheit und die Gesundheit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Kraftverkehrs ausüben, besser schützende Rechts- oder Verwaltungsvorschriften anzuwenden oder einzuführen, oder die Anwendung von Tarifverträgen oder sonstigen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, die die Sicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals besser schützen, zu fördern oder zu gestatten. Diese Vorschriften dürfen nicht diskriminierend angewandt werden.

ABSCHNITT 4

BENUTZUNG VON FAHRTENSCHREIBERN DURCH FAHRER

ARTIKEL 1

Gegenstand und Grundsätze

Dieser Abschnitt enthält die Vorschriften für Fahrer, die in den Anwendungsbereich von Teil B Abschnitt 2 fallen, hinsichtlich der Benutzung von Fahrtenschreibern gemäß Artikel 280 Buchstabe b dieses Abkommens.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

- (1) Für die Zwecke dieses Abschnitts gelten die Begriffsbestimmungen in Teil B Abschnitt 2 Artikel 2.
- (2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten für die Zwecke dieses Abschnitts folgende Begriffsbestimmungen:
 - a) „Fahrtenschreiber“ oder „Kontrollgerät“ ist das für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmte Gerät zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen, Aufzeichnen, Ausdrucken, Speichern und Ausgeben von Angaben über die Fahrten des Fahrzeugs, einschließlich seiner Fahrgeschwindigkeit, sowie von Angaben über bestimmte Tätigkeitszeiten der Fahrer;

- b) „Schaublatt“ ist ein für die dauerhafte Aufzeichnung von Daten bestimmtes Blatt, das in den analogen Fahrtenschreiber eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des analogen Fahrtenschreibers die zu registrierenden Angaben fortlaufend aufzeichnet;
- c) „Fahrtenschreiberkarte“ ist eine zur Verwendung mit dem Fahrtenschreiber bestimmte Chipkarte, die die Feststellung der Rolle des Karteninhabers durch den Fahrtenschreiber und die Übertragung und Speicherung von Daten ermöglicht;
- d) „Fahrerkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die einem bestimmten Fahrer von den zuständigen Behörden einer Vertragspartei ausgestellt wird, den Fahrer ausweist und die Speicherung von Tätigkeitsdaten des Fahrers ermöglicht;
- e) „analoger Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, der den technischen Vorschriften in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷, wie angepasst durch Anlage 27-B-4-1, entspricht;
- f) „digitaler Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, der einer der folgenden Zusammenstellungen von Spezifikationen, wie angepasst durch Anlage 27-B-4-2, entspricht:
- Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, gültig bis 30. September 2011;
 - Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, gültig ab 1. Oktober 2011, oder
 - Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, gültig ab 1. Oktober 2012;

⁷ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EU L 60 vom 28.2.2014, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) „intelligenter Fahrtenschreiber 1“ ist ein Fahrtenschreiber gemäß Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission⁸, gültig von 15. Juni 2019 bis 20. August 2023, wie angepasst durch Anlage 27-B-4-3;
- h) „intelligenter Fahrtenschreiber 2“ ist ein Fahrtenschreiber gemäß Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799, wie angepasst durch Anlage 27-B-4-4;
- i) „Ereignis“ ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf einen Betrugsversuch zurückgeht und
- j) „ungültige Karte“ ist eine Karte, die als fehlerhaft festgestellt wurde oder deren Erstauthentisierung fehlgeschlagen oder deren Gültigkeitsbeginn noch nicht erreicht oder deren Ablaufdatum überschritten ist.

ARTIKEL 3

Verwendung von Fahrerkarten

- (1) Die Fahrerkarte ist persönlich und nicht übertragbar.
- (2) Ein Fahrer darf nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrerkarte sein und nur seine eigene persönliche Fahrerkarte verwenden. Er darf weder eine defekte noch eine abgelaufene Fahrerkarte verwenden.

⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTIKEL 4

Ausstellung von Fahrerkarten

- (1) Die Fahrerkarte wird bei der zuständigen Behörde der Vertragspartei, in deren Gebiet der Fahrer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, beantragt.
- (2) Im Sinne dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „gewöhnlicher Aufenthalt“ den Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Jedoch gilt als gewöhnlicher Wohnsitz einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in den beiden Vertragsparteien aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt. Letzteres ist nicht erforderlich, wenn sich die Person zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer im Gebiet einer Vertragspartei aufhält.

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

ARTIKEL 5

Erneuerung von Fahrerkarten

Ein Fahrer, der die Erneuerung seiner Fahrerkarte wünscht, muss bei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, spätestens 15 Arbeitstage vor Ablauf der Gültigkeit der Karte einen entsprechenden Antrag stellen.

ARTIKEL 6

Verwendung von Fahrerkarten und Schaublättern

- (1) Die Fahrer verwenden für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig oder sie ist erforderlich, um nach einer Grenzüberquerung das Symbol des Landes einzutragen. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.
- (2) Die Fahrer müssen die Schaublätter oder Fahrerkarten angemessen schützen und dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden. Der Fahrer sorgt dafür, dass im Falle einer Nachprüfung der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungsgemäß erfolgen kann.

(3) Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume,

- a) wenn das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen oder
- b) wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber, einem intelligenten Fahrtenschreiber 1 oder einem intelligenten Fahrtenschreiber 2 ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.

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

(4) Befindet sich an Bord eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber, einem intelligenten Fahrtenschreiber 1 oder einem intelligenten Fahrtenschreiber 2 ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Steckplatz im Fahrtenschreiber eingeschoben ist.

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

(5) Die Fahrer

- a) achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;

- b) betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:
- i) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten;
 - ii) unter dem Zeichen : „andere Arbeiten“, also jede Tätigkeit außer dem Lenken von Kraftfahrzeugen im Sinne von Teil B Abschnitt 3 Artikel 2 Buchstabe a sowie jede Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors;
 - iii) unter dem Zeichen : „Bereitschaftszeit“ im Sinne von Teil B Abschnitt 3 Artikel 2 Buchstabe b;
 - iv) unter dem Zeichen : Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten, Jahresurlaub oder krankheitsbedingte Fehlzeiten;
 - v) unter dem Zeichen für „Fähre/Zug“ zusätzlich zu dem Zeichen : die Ruhezeiten an Bord eines Fährschiffs oder Zuges gemäß Teil B Abschnitt 2 Artikel 6 Absatz 12.

(6) Jeder Fahrer eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestatteten Fahrzeugs trägt auf dem Schaublatt folgende Angaben ein:

- a) bei Beginn der Verwendung des Schaublatts: Namen und Vornamen des Fahrers;
- b) bei Beginn und am Ende der Verwendung des Schaublatts: den Zeitpunkt und den Ort;

- c) das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Verwendung des Schaublatts;
- d) den Stand des Kilometerzählers:
- i) vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt;
 - ii) am Ende der letzten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt und
 - iii) im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags den Zählerstand des ersten Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen war, und den Zählerstand des nächsten Fahrzeugs;
- e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels und
- f) das Symbol des Landes, in dem die tägliche Arbeitszeit beginnt bzw. endet. Der Fahrer trägt auch das Symbol des Landes oder des Gebiets ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats oder von Gibraltar – einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat oder in Gibraltar. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so trägt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.

(7) Der Fahrer trägt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem die tägliche Arbeitszeit beginnt bzw. endet.

Der Fahrer trägt auch das Symbol des Landes oder des Gebiets ein, in das er nach Überqueren einer Grenze einer Vertragspartei oder, im Falle der Union, eines Mitgliedstaates einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts auf dem Gebiet dieser Vertragspartei oder, im Fall der Union, in dem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so trägt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.

Eine Vertragspartei oder, im Fall der Union, ein Mitgliedstaat kann den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Gebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern jede Vertragspartei dies der anderen Vertragspartei im Voraus notifiziert.

Die Fahrer müssen die in Unterabsatz 1 Satz 1 genannten Daten nicht eingeben, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten automatisch aufzeichnet.

ARTIKEL 7

Ordnungsgemäße Verwendung der Fahrtenschreiber

(1) Die Verkehrsunternehmen und die Fahrer sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Verwendung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarte. Die Verkehrsunternehmen und die Fahrer, die einen analogen Fahrtenschreiber verwenden, stellen das einwandfreie Funktionieren des Fahrtenschreibers und die ordnungsgemäße Verwendung des Schaublatts sicher.

(2) Es ist verboten, die auf dem Schaublatt aufgezeichneten, im Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder vom Fahrtenschreiber ausgedruckten Daten zu verfälschen, zu verschleiern, zu unterdrücken oder zu vernichten. Verboten ist ebenfalls jede Manipulation am Fahrtenschreiber, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Daten und/oder Ausdrücke verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden könnten. Im Fahrzeug darf keine Vorrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.

ARTIKEL 8

Gestohlene, verlorene und defekte Fahrerkarten

(1) Die ausstellenden Behörden der Vertragsparteien führen ein Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen und defekten Fahrerkarten, in dem die Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer aufgeführt werden.

(2) Bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte gibt der Fahrer diese Karte der zuständigen Behörde in dem Land, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, zurück. Der Diebstahl einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden des Staates, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.

(3) Der Verlust einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden der ausstellenden Vertragspartei sowie, falls nicht identisch, den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet der Fahrer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.

(4) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer bei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet er seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, binnen sieben Tagen die Ersetzung der Karte beantragen.

(5) Unter den in Absatz 4 genannten Umständen darf der Fahrer seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Tagen fortsetzen, oder während eines längeren Zeitraums, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist, sofern der Fahrer nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu verwenden.

ARTIKEL 9

Beschädigte Fahrerkarten und Schaublätter

- (1) Wird ein Schaublatt, das Aufzeichnungen enthält, oder eine Fahrerkarte beschädigt, so müssen die Fahrer das beschädigte Schaublatt oder die beschädigte Fahrerkarte dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beifügen.
- (2) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer
- a) zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck
 - i) die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen und
 - ii) die in Artikel 6 Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiten eintragen und
 - b) am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten vermerken, in denen er seit dem Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, und auf diesem Dokument die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen.

ARTIKEL 10

Vom Fahrer mitzuführende Aufzeichnungen

(1) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss der Fahrer einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

- i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage;
- ii) die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und
- iii) alle am laufenden Tag und an den vorausgehenden 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke.

(2) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber, einem intelligenten Fahrtenschreiber 1 oder einem intelligenten Fahrtenschreiber 2 ausgerüstet ist, so muss der Fahrer einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

- i) die Fahrerkarte des Fahrers;
- ii) alle am laufenden Tag und an den vorausgehenden 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke und
- iii) die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Ziffer ii, falls der Fahrer in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet war.

Ab dem 31. Dezember 2024 wird der in Absatz 1 Ziffern i und iii und Absatz 2 Ziffer ii genannte Zeitraum von 28 Tagen durch 56 Tage ersetzt.

(3) Ein ermächtigter Kontrolleur kann die Einhaltung von Teil B Abschnitt 2 überprüfen, indem er die Schaublätter, die vom Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige, Ausdruck oder Herunterladen) oder anderenfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung jenes Abschnitts belegt, analysiert.

ARTIKEL 11

Verfahren für Fahrer bei einer Fehlfunktion des Gerätes

Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Fahrtenschreibers vermerkt der Fahrer die Angaben, mit denen er identifiziert werden kann (Name, Nummer seiner Fahrerkarte oder seines Führerscheins), zusammen mit seiner Unterschrift sowie die vom Fahrtenschreiber nicht mehr ordnungsgemäß aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die verschiedenen Zeiten

- a) auf dem Schaublatt bzw. den Schaublättern oder
- b) auf einem besonderen Blatt, das dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beigelegt wird.

ARTIKEL 12

Durchsetzungsmaßnahmen

(1) Jede Vertragspartei führt alle geeigneten Maßnahmen ein, um die Einhaltung der Bestimmungen von Teil B Abschnitte 2, 3 und 4 sicherzustellen, indem sie insbesondere dafür sorgt, dass alljährlich in angemessener Zahl Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführt werden, die einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge jeder Beförderungsart im Rahmen des Anwendungsbereichs jener Abschnitte erfassen.

Die zuständigen Behörden der jeweiligen Vertragspartei führen die Kontrollen so durch, dass

- i) während jedes Kalenderjahrs mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Anwendungsbereich von Teil B Abschnitt 2 fallenden Fahrzeugen arbeiten, und
- ii) mindestens 30 % aller überprüften Arbeitstage bei Straßenkontrollen und mindestens 50 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft werden.

Bei Straßenkontrollen werden folgende Punkte überprüft:

- i) tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Unterbrechungen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten;
- ii) die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Fahrtenschreibers und/oder auf Verlangen auf den Ausdrucken aufgezeichneten Daten und

- iii) das ordnungsgemäße Funktionieren des Fahrtenschreibers.

Diese Kontrollen sind ohne Diskriminierung nach gebietsansässigen oder gebietsfremden Fahrzeugen, Unternehmen und Fahrern und ungeachtet des Ausgangs- und Endpunktes der Fahrt oder der Art des Fahrtenschreibers durchzuführen.

Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen wird zusätzlich zu den bei den Straßenkontrollen überprüften Punkten Folgendes überprüft:

- i) wöchentliche Ruhezeiten und Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten;
- ii) die 14-tägigen Höchstlenkzeiten;
- iii) der Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Teil B Abschnitt 2 Artikel 6 Absätze 6 und 7 und
- iv) die Verwendung von Schaublättern und/oder der Daten der Fahrzeugeinheit und der Fahrerkarte und deren Ausdrücke und/oder die Planung der Arbeitszeiten der Fahrer.

(2) Legt das Ergebnis einer Straßenkontrolle, der der Fahrer eines im Gebiet der anderen Vertragspartei zugelassenen Fahrzeugs unterzogen wird, den Verdacht auf Verstöße nahe, die während der Kontrolle nicht aufgedeckt werden können, weil die erforderlichen Angaben fehlen, so leisten die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei einander bei der Klärung Amtshilfe. Führen die zuständigen Behörden einer Vertragspartei hierzu eine Kontrolle auf dem Betriebsgelände des Unternehmens durch, so werden die Ergebnisse dieser Kontrolle den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei mitgeteilt.

- (3) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien arbeiten bei der Durchführung abgestimmter Straßenkontrollen zusammen.
- (4) Jede Vertragspartei errichtet ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gemäß Anlage 27-A-1-1 und der Verstöße gemäß der Liste in Anlage 27-A-1-1a.
- (5) Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung werden strenger und häufiger geprüft.
- (6) Die Vertragsparteien und, im Fall der Union, die Mitgliedstaaten gestatten ihren zuständigen Behörden, gegen einen Güterkraftverkehrsunternehmer und/oder einen Fahrer wegen eines Verstoßes gegen die geltenden Bestimmungen über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, der in ihrem Gebiet festgestellt wurde und für den noch keine Sanktion verhängt wurde, eine Sanktion zu verhängen, selbst wenn dieser Verstoß im Gebiet der anderen Vertragspartei oder, im Fall der Union, im Gebiet eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands begangen wurde.

ANPASSUNGEN DER TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN
FÜR DEN ANALOGEN FAHRTENSCHREIBER

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

- a) In Abschnitt III (Bauartmerkmale des Kontrollgerätes) Unterabschnitt c (Schreibeinrichtungen) Nummer 4.1 wird „Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der Verordnung“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- b) In Abschnitt III (Bauartmerkmale des Kontrollgeräts) Unterabschnitt c (Schreibeinrichtungen) Nummer 4.2 wird „Artikel 34 der Verordnung“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 5 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- c) In Abschnitt IV (Schaublätter) Unterabschnitt a (Allgemeines) Nummer 1 Unterabsatz 3 wird „Artikel 34 dieser Verordnung“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 6 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;

- d) In Abschnitt V (Einbau des Kontrollgeräts) Nummer 5 Unterabsatz 1 wird „dieser Verordnung“ ersetzt durch „von Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 und Teil C Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- e) In Abschnitt V (Einbau des Kontrollgeräts) Absatz 5 Unterabsatz 3 wird „im Anhang II A der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates“ ersetzt durch „in der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3)“ und „der vorliegenden Verordnung“ durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- f) In Abschnitt VI (Einbauprüfungen und Nachprüfungen) wird in dem Text vor Nummer 1 nach dem Wort „Mitgliedstaaten“ der Ausdruck „und das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar –“ eingefügt;
- g) In Abschnitt VI (Einbauprüfungen und Nachprüfungen) wird in Absatz 1 Unterabsatz 2 (Bescheinigung für neue oder reparierte Instrumente) nach dem Wort „Mitgliedstaaten“ der Ausdruck „und das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar –“ eingefügt und „dieser Verordnung“ ersetzt durch „gemäß Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 und Teil C Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- h) In Abschnitt VI (Einbauprüfungen und Nachprüfungen) Absatz 3 Buchstabe b (Regelmäßige Nachprüfungen) wird nach dem Wort „Mitgliedstaat“ der Ausdruck „und das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar –“ eingefügt.

ANPASSUNGEN DER TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN
FÜR DEN DIGITALEN FAHRTENSCHREIBER

Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, einschließlich der Anlagen, die durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates⁹ eingeführt wurden, wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

1. Im Fall des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – werden die Bezugnahmen auf „Mitgliedstaat“ durch „Vertragspartei“ ersetzt, mit Ausnahme der Bezugnahmen in Abschnitt IV (Bauart und Konstruktionsmerkmale der Kontrollgerätkarten) Randnummer 174 und Abschnitt VII (Kartenausgabe) Randnummer 268a;
2. Die Ausdrücke „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates“ und „Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ werden ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

⁹ Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 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. 3820/84 und (EWG) Nr. 3821/85 (ABl. EG L 274 vom 9.10.1998, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Anhang I B Abschnitt I (Begriffsbestimmungen) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

3. Buchstabe u erhält folgende Fassung:

„u) tatsächlicher Umfang der Fahrzeugreifen: den Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muss unter normalen Prüfbedingungen gemäß Randnummer 414 erfolgen und wird in folgender Form ausgedrückt: $l = \dots \text{ mm}$. Fahrzeughersteller können die Messung dieser Wegstrecken durch eine theoretische Berechnung ersetzen, bei der die Achslastverteilung des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeugs berücksichtigt wird, d. h. das Fahrzeug muss mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug und Ersatzrad versehen sowie mit dem Fahrer besetzt sein. Die Verfahren für diese theoretische Berechnung bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde einer Vertragspartei und können nur vor der Aktivierung des Fahrtenschreibers durchgeführt werden;“

4. Unter Buchstabe bb wird „Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft“ durch „dem geltenden Recht jeder Vertragspartei“ ersetzt;

5. Buchstabe ii erhält folgende Fassung:

„Sicherheitszertifizierung: der Prozess der Zertifizierung durch eine Common-Criteria-Zertifizierungsstelle, dass das untersuchte Kontrollgerät (oder die Komponente) oder die untersuchte Fahrtenschreiberkarte die in Anlage 10 (Allgemeine Sicherheitsanforderungen) festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt;“

6. Unter Buchstabe mm wird „Richtlinie 92/23/EWG des Rates“ durch „UNECE-Regelung Nr. 54“ ersetzt;

7. Unter Buchstabe nn erhält Fußnote 17 folgende Fassung:

„Fahrzeugidentifizierungsnummer: eine feste Kombination von Zeichen, die jedem Fahrzeug vom Hersteller zugewiesen wird und aus zwei Gruppen besteht: Die erste Gruppe besteht aus höchstens sechs Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die die allgemeinen Fahrzeugmerkmale angeben, insbesondere den Typ und das Modell; die zweite Gruppe besteht aus acht Zeichen, von denen die ersten vier Buchstaben oder Ziffern sein können und die letzten vier Ziffern sein müssen; diese Gruppe muss in Verbindung mit der ersten Gruppe eine eindeutige Identifizierung eines bestimmten Fahrzeugs ermöglichen.“;

8. Unter Buchstabe rr erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:

„– ausschließlich in Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 gemäß den Begriffsbestimmungen in der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) eingebaut ist und eingesetzt wird.“

Anhang I B Abschnitt II (Allgemeine Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

9. Unter Randnummer 004 wird der letzte Unterabsatz gestrichen.

Anhang I B Abschnitt III (Bauart- und Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

10. Unter Randnummer 065 wird „Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern“ durch „Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3)“ ersetzt;

11. Unter Randnummer 162 wird „Richtlinie 95/54/EG der Kommission vom 31. Oktober 1995 zur Anpassung der Richtlinie 72/245/EWG des Rates“ durch „UNECE-Regelung Nr. 10“ ersetzt.

Abschnitt IV (Bauart- und Konstruktionsmerkmale der Kontrollgerätkarten) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

12. Unter Randnummer 174 wird „UK: Vereinigtes Königreich“ ersetzt durch „Für das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – ist das Unterscheidungszeichen GBZ.“
13. Unter Randnummer 185 wird „Gebiet der Gemeinschaft“ durch „Gebiet der Union und von Gibraltar“ ersetzt;
14. Unter Randnummer 188 wird „Richtlinie 95/54/EWG des Rates vom 31. Oktober 1995“ durch „UNECE-Regelung Nr. 10“ ersetzt;
15. Unter Randnummer 189 wird der letzte Unterabsatz gestrichen.

Anhang I B Abschnitt V (Einbau des Kontrollgeräts) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

16. Unter Randnummer 250a wird „Verordnung (EG) Nr. 68/2009“ durch „Anlage 12 dieses Anhangs“ ersetzt;

Anhang IB Abschnitt VI (Einbauprüfungen, Nachprüfungen und Reparaturen) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

17. Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Die in Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 5 Nummer 5 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits genannten Umstände, unter denen die Versiegelungen entfernt werden dürfen, sind in Kapitel V.3 dieses Anhangs festgelegt.“

18. Unter Nummer 1 (Zulassung der Installateure oder Werkstätten) wird „Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung“ ersetzt durch „Teil C Abschnitt 2 Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 8 des Anhangs 27 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

Anhang I B Abschnitt VII (Kartenausgabe) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

19. Unter Randnummer 268a wird nach „Mitgliedstaaten“ stets „und das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar –“ bzw. „und des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar –“ eingefügt.

Anhang I B Abschnitt VIII (Bauartgenehmigung von Kontrollgeräten und Kontrollgerätkarten) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

20. Unter Randnummer 271 entfällt der Ausdruck „gemäß Artikel 5 dieser Verordnung“.

Anhang I B Anlage 1 (Datenglossar) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

(21) Unter Nummer 2.111 wird „Richtlinie 92/23/EWG“ durch „UNECE-Regelung Nr. 54“ ersetzt.

Anhang I B Anlage 9 (Bauartgenehmigung – Mindestanforderungen an die durchzuführenden Prüfungen) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

22. In Abschnitt 2 (Funktionsprüfungen an der Fahrzeugeinheit) Nummer 5.1 wird „Richtlinie 95/54/EG“ durch „UNECE-Regelung Nr. 10“ ersetzt;

23. In Abschnitt 3 (Funktionsprüfungen am Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber) Nummer 5.1 wird „Richtlinie 95/54/EG“ durch „UNECE-Regelung Nr. 10“ ersetzt.

Anhang I B Anlage 12 (Adapter für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

24. In Abschnitt 4 (Bauart- und Funktionsmerkmale des Adapters) Nummer 4.5 (Leistungsmerkmale) unter Randnummer ADA_023 wird „Richtlinie 2006/28/EG der Kommission zur Anpassung der Richtlinie 72/245/EWG des Rates“ ersetzt durch „UNECE-Regelung Nr. 10“;
25. In Punkt 5.1 der Tabelle in Nummer 7.2 (Funktionszertifikat) wird „Richtlinie 2006/28/EG“ ersetzt durch „UNECE-Regelung Nr.10“.

ANPASSUNGEN DER TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN
FÜR DEN INTELLIGENTEN FAHRTENSCHREIBER 1

Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 in der bis zum 20. August 2023 geltenden Fassung, einschließlich ihrer Anhänge und Anlagen, wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

1. Im Falle des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – werden die Bezugnahmen auf „Mitgliedstaat“ durch Bezugnahmen auf „Vertragspartei“ ersetzt, mit Ausnahme der Bezugnahmen in Unterabschnitt 4.1 Randnummer 229 und in Abschnitt 7 Randnummer 424;
2. Die Ausdrücke „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85“ und „Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ werden ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
3. „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ wird ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 und Teil C Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“, mit Ausnahme der Bezugnahmen in Unterabschnitt 5.3 Randnummer 402 und in Abschnitt 7 Randnummer 424;
4. Die Ausdrücke „Richtlinie (EU) 2015/719“ und „Richtlinie 96/53/EG“ werden ersetzt durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 1 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

Anhang I C Abschnitt 1 (Begriffsbestimmungen) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

5. Buchstabe u erhält folgende Fassung:

„u) ‚tatsächlicher Umfang der Fahrzeugreifen‘

der Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muss unter normalen Prüfbedingungen gemäß Randnummer 414 erfolgen und wird in folgender Form ausgedrückt:

‚ $l = \dots \text{ mm}^{\circ}$ ‘. Fahrzeughersteller können die Messung dieser Wegstrecken durch eine theoretische Berechnung ersetzen, bei der die Achslastverteilung des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeugs berücksichtigt wird, d. h. das Fahrzeug muss mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug und Ersatzrad versehen sowie mit dem Fahrer besetzt sein. Die Verfahren für diese theoretische Berechnung bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde einer Vertragspartei und können nur vor der Aktivierung des Fahrtenschreibers durchgeführt werden;“

6. Unter Buchstabe hh wird „Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft in der zuletzt geänderten Fassung“ durch „dem geltenden Recht jeder Vertragspartei“ ersetzt;
7. Unter Buchstabe uu wird „Richtlinie 92/23/EWG des Rates“ durch „UNECE-Regelung Nr. 54“ ersetzt;

8. Unter Buchstabe vv erhält Fußnote 9 folgende Fassung:

„Fahrzeugidentifizierungsnummer: eine feste Kombination von Zeichen, die jedem Fahrzeug vom Hersteller zugewiesen wird und aus zwei Gruppen besteht: Die erste Gruppe besteht aus höchstens sechs Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die die allgemeinen Fahrzeugmerkmale angeben, insbesondere den Typ und das Modell; die zweite Gruppe besteht aus acht Zeichen, von denen die ersten vier Buchstaben oder Ziffern sein können und die letzten vier Ziffern sein müssen; diese Gruppe muss in Verbindung mit der ersten Gruppe eine eindeutige Identifizierung eines bestimmten Fahrzeugs ermöglichen.“

9. Unter Buchstabe yy erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:

„– ausschließlich in Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 gemäß den Begriffsbestimmungen in der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) eingebaut ist und eingesetzt wird;“

10. Buchstabe aaa wird gestrichen;

11. Buchstabe ccc Absatz 1 wird ersetzt durch „15. Juni 2019“.

Anhang I C Abschnitt 2 (Allgemeine Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

12. In Unterabschnitt 2.1 Randnummer 7 wird der letzte Unterabsatz gestrichen.

Anhang I C Abschnitt 3 (Bauart- und Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts wie folgt angepasst:

13. In Unterabschnitt 3.20 Randnummer 200 wird Unterabsatz 3 zweiter Satz gestrichen;
14. Unterabschnitt 3.20 Randnummer 201 erhält folgende Fassung:

„Die Fahrzeugeinheit kann darüber hinaus zur Ausgabe der folgenden Daten über eine geeignete dedizierte serielle Verbindung unabhängig von einer optionalen CAN-Busverbindung (ISO 11898 Straßenfahrzeuge – Austausch digitaler Informationen – Controller Area Network (CAN) für hohe Übertragungsraten) in der Lage sein, sodass deren Verarbeitung durch andere im Fahrzeug installierte elektronische Geräte möglich ist:

- aktuelles Datum und aktuelle Uhrzeit in UTC;
- Fahrzeuggeschwindigkeit;
- die gesamte vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke (Kilometerstand);
- aktuell gewählte Tätigkeit des Fahrers und des zweiten Fahrers;
- Information, ob im Steckplatz des Fahrers oder des zweiten Fahrers zurzeit eine Karte eingesteckt ist und (gegebenenfalls) Informationen über die entsprechende Kartenkennung (Kartenummer und ausstellendes Land).

Über diese Minimalliste hinaus können noch weitere Daten ausgegeben werden.

Bei eingeschalteter Zündung werden diese Daten ständig ausgesendet. Ist die Zündung ausgeschaltet, ruft zumindest ein Tätigkeitswechsel des Fahrers oder des zweiten Fahrers und/oder das Einstecken oder die Entnahme einer Kontrollgerätkarte eine Datenausgabe hervor. Wurden Daten bei ausgeschalteter Zündung zurückgehalten, so werden diese Daten sofort nach Einschalten der Zündung bereitgestellt.

Die Zustimmung des Fahrers ist erforderlich, wenn personenbezogene Daten übermittelt werden.“

Anhang I C Abschnitt 4 (Bauart- und Funktionsmerkmale der Fahrtenschreiberkarten) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts wie folgt angepasst:

15. In Unterabschnitt 4.1 Randnummer 229 wird folgender Unterabsatz hinzugefügt:

„Für das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – ist das Unterscheidungszeichen GBZ.“
16. Unter Randnummer 237 wird „Artikel 26 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 9 Absatz 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“ ersetzt;
17. In Kapitel 4 Unterabschnitt 4.4 Randnummer 241 dieses Anhangs wird „Gebiet der Gemeinschaft“ durch „Gebiet der Union und von Gibraltar“ ersetzt;
18. Unterabschnitt 4.5 Randnummer 246 wird gestrichen.

Anhang I C Abschnitt 5 (Einbau eines Kontrollgeräts) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts wie folgt angepasst:

19. Unterabschnitt 5.2 Randnummer 397 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„397) Nur bei Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, die gemäß Anlage 16 dieses Anhangs mit einem Adapter ausgestattet sind und bei denen nicht alle nötigen Informationen wie in Randnummer 396 beschrieben aufgenommen werden können, kann eine zweite, zusätzliche Einbauplakette verwendet werden. In diesen Fällen muss die zusätzliche Plakette mindestens die letzten vier in Randnummer 396 aufgeführten Spiegelstriche enthalten.“

20. In Unterabschnitt 5.3 Randnummer 402 wird „Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 5 Absatz 3 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits “ ersetzt.

Anhang I C Abschnitt 6 (Einbauprüfungen, Nachprüfungen und Reparaturen) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts wie folgt angepasst:

21. Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Die Umstände, unter denen die Plombierungen entfernt werden dürfen, sind in Kapitel 5.3 dieses Anhangs festgelegt.“

Anhang I C Abschnitt 7 (Kartenausgabe) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

22. Unter Randnummer 424 wird nach der Bezugnahme auf die „Mitgliedstaaten“ „und das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar –“ eingefügt und der Ausdruck „Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ wird ersetzt durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 13 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

Anhang I C Anlage 1 (Datenglossar) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

23. Unter Randnummer 2.163 wird „Richtlinie 92/23/EWG“ durch „UNECE-Regelung Nr. 54“ ersetzt.

Anhang I C Anlage 11 (Gemeinsame Sicherheitsmechanismen) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

24. Unter Nummer 9.1.4 (Geräteebene: Fahrzeugeinheiten) wird im ersten Hinweis unter CSM_78 „Verordnung (EU) Nr. 581/2010“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 2 Artikel 7 Absatz 5 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
25. Unter Nummer 9.1.5 (Geräteebene: Fahrtenschreiberkarten) wird im ersten Hinweis unter CSM_89 „Verordnung (EU) Nr. 581/2010“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 2 Artikel 7 Absatz 5 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

Anhang I C Anlage 12 (Positionsbestimmung mithilfe eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS)) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts wie folgt angepasst:

26. Abschnitt 1 (Einleitung) Unterabsatz 2 wird gestrichen;
27. In Abschnitt 2 (Spezifikation des GNSS-Empfängers) wird „Kompatibilität mit den Diensten, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1285/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates durch das Galileo-Programm und das Programm zur Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) bereitgestellt werden,“ ersetzt durch „Kompatibilität mit satellitengestützten Erweiterungssystemen (SBAS)“.

Anhang I C Anlage 16 (Adapter für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird für die Zwecke dieses Abschnitts wie folgt angepasst:

28. In Nummer 5.1 der Tabelle in Abschnitt 7 (Typgenehmigung für das Kontrollgerät bei Nutzung eines Adapters) wird „Richtlinie 2006/28/EG“ durch „UNECE-Regelung Nr. 10“ ersetzt.

ANPASSUNGEN DER TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN
FÜR DEN INTELLIGENTEN FAHRTENSCHREIBER 2

Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 , einschließlich ihrer Anhänge und Anlagen, wird für die Zwecke dieses Abschnitts folgendermaßen angepasst:

Die folgenden Anpassungen gelten für den gesamten Anhang I C, einschließlich seiner Anlagen 1 bis 17:

- a) Im Fall des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – werden die Bezugnahmen auf „Mitgliedstaat“ oder „Mitgliedstaaten“ stets durch „Vertragspartei“ ersetzt, mit Ausnahme der Bezugnahmen in Unterabschnitt 4.1 Randnummer 229 und in Abschnitt 7 Randnummer 424;
- b) Die Ausdrücke „Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ und „Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates und die Verordnung (EG) Nr. 80/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates“ werden ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- c) „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ wird ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 und Teil C Abschnitt 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“, mit Ausnahme der Bezugnahmen unter den Nummern 226d, 237, 402, 424, ITS_01, MIG_025 und in Anlage 14 Abschnitt 1 Absatz 1, Abschnitt 2 Absatz 2, Abschnitt 3 und Nummer DSC_26;

- d) Die Ausdrücke „Richtlinie (EU) 2015/719“ und „Richtlinie 96/53/EG“ werden ersetzt durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 1 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- e) Der Ausdruck „Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ wird ersetzt durch „Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in der durch Anhang 27 Anlage X-B-4-2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits angepassten Fassung“;
1. Anhang I C Abschnitt 1 (Begriffsbestimmungen) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- f) Buchstabe u erhält folgende Fassung:
- „u) ‚tatsächlicher Umfang der Fahrzeugreifen‘ der Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muss unter normalen Prüfbedingungen gemäß Randnummer 414 erfolgen und wird in folgender Form ausgedrückt: $l = \dots \text{ mm}$. Fahrzeughersteller können die Messung dieser Wegstrecken durch eine theoretische Berechnung ersetzen, bei der die Achslastverteilung des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeugs berücksichtigt wird, d. h. das Fahrzeug muss mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug und Ersatzrad versehen sowie mit dem Fahrer besetzt sein. Die Verfahren für diese theoretische Berechnung bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde einer Vertragspartei und können nur vor der Aktivierung des Fahrtenschreibers durchgeführt werden;“

- g) Unter Buchstabe hh wird „Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft in der zuletzt geänderten Fassung“ durch „dem geltenden Recht jeder Vertragspartei“ ersetzt;
- h) Unter Buchstabe uu wird „Richtlinie 92/23/EWG des Rates in der zuletzt geänderten Fassung“ durch „UNECE-Regelung Nr. 54“ ersetzt;
- i) Unter Buchstabe vv erhält die Fußnote folgende Fassung:
- „Fahrzeugidentifizierungsnummer: eine feste Kombination von Zeichen, die jedem Fahrzeug vom Hersteller zugewiesen wird und aus zwei Gruppen besteht: Die erste Gruppe besteht aus höchstens sechs Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die die allgemeinen Fahrzeugmerkmale angeben, insbesondere den Typ und das Modell; die zweite Gruppe besteht aus acht Zeichen, von denen die ersten vier Buchstaben oder Ziffern sein können und die letzten vier Ziffern sein müssen; diese Gruppe muss in Verbindung mit der ersten Gruppe eine eindeutige Identifizierung eines bestimmten Fahrzeugs ermöglichen.“
- j) Unter Buchstabe yy erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:
- „– ausschließlich in Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 gemäß den Begriffsbestimmungen in der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) eingebaut ist und eingesetzt wird;“
- k) Buchstabe aaa wird gestrichen;
- l) Unter Buchstabe ccc Absatz 1 wird die Begriffsbestimmung „Einführungstermin“ ersetzt durch „21. Februar 2024“;

2. Anhang I C Abschnitt 2 (Allgemeine Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:

m) Unterabschnitt 2.1 Randnummer 7 letzter Unterabsatz erhält folgende Fassung:

„Dies geschieht im Einklang mit Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 4 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits.“

3. Anhang I C Abschnitt 3 (Bauart- und Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:

n) Unterabschnitt 3.20 Randnummer 201 erhält folgende Fassung:

„Die Fahrzeugeinheit kann darüber hinaus zur Ausgabe der folgenden Daten über eine geeignete dedizierte serielle Verbindung unabhängig von einer optionalen CAN-Busverbindung (ISO 11898 Straßenfahrzeuge – Austausch digitaler Informationen – Controller Area Network (CAN) für hohe Übertragungsraten) in der Lage sein, sodass deren Verarbeitung durch andere im Fahrzeug installierte elektronische Geräte möglich ist:

- aktuelles Datum und aktuelle Uhrzeit in UTC;
- Fahrzeuggeschwindigkeit;
- die gesamte vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke (Kilometerstand);

- aktuell gewählte Tätigkeit des Fahrers und des zweiten Fahrers;
- Information, ob im Steckplatz des Fahrers oder des zweiten Fahrers zurzeit eine Karte eingesteckt ist und (gegebenenfalls) Informationen über die entsprechende Kartenkennung (Kartenummer und ausstellendes Land).

Über diese Minimalliste hinaus können noch weitere Daten ausgegeben werden.

Bei eingeschalteter Zündung werden diese Daten ständig ausgesendet. Ist die Zündung ausgeschaltet, ruft zumindest ein Tätigkeitswechsel des Fahrers oder des zweiten Fahrers und/oder das Einstecken oder die Entnahme einer Kontrollgerätkarte eine Datenausgabe hervor. Wurden Daten bei ausgeschalteter Zündung zurückgehalten, so werden diese Daten sofort nach Einschalten der Zündung bereitgestellt.

Die Zustimmung des Fahrers ist erforderlich, wenn personenbezogene Daten übermittelt werden.“

- o) In Unterabschnitt 3.28 Randnummer 226d werden die Worte „gemäß Artikel 12 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ gestrichen;
- 4. Anhang I C Abschnitt 4 (Bauart- und Funktionsmerkmale der Fahrtenschreiberkarten) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- p) In Unterabschnitt 4.1 Randnummer 229 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Für das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar – ist das Unterscheidungszeichen GBZ.“

- q) Unter Randnummer 237 wird „Artikel 26 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 9 Absatz 2 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits.“
- r) In Unterabschnitt 4.4 Randnummer 241 wird „Gebiet der Gemeinschaft“ durch „Gebiet der Union und von Gibraltar –“ ersetzt;
5. Anhang I C Abschnitt 5 (Einbau eines Kontrollgeräts) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- s) Unterabschnitt 5.2 Randnummer 397 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „397) Nur bei Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, die gemäß Anlage 16 dieses Anhangs mit einem Adapter ausgestattet sind und bei denen nicht alle nötigen Informationen wie in Randnummer 396 beschrieben aufgenommen werden können, kann eine zweite, zusätzliche Einbauplakette verwendet werden. In diesen Fällen muss die zusätzliche Plakette mindestens die letzten vier in Randnummer 396 aufgeführten Spiegelstriche enthalten.“
- t) In Unterabschnitt 5.3 Randnummer 402 wird „Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 5 Absatz 3 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“ ersetzt;

6. Anhang I C Abschnitt 6 (Einbauprüfungen, Nachprüfungen und Reparaturen) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- u) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung: „Die Umstände, unter denen die Plombierungen entfernt werden dürfen, sind in Kapitel 5.3 dieses Anhangs festgelegt.“
7. Anhang I C Abschnitt 7 (Kartenausgabe) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- v) Unter Randnummer 424 wird nach der Bezugnahme auf die „Mitgliedstaaten“ „und das Vereinigte Königreich – in Bezug auf Gibraltar –“ eingefügt und der Ausdruck „Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ wird ersetzt durch „Anhang 27 Teil C Abschnitt 2 Artikel 13 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
8. Anhang I C Anlage 1 (Datenglossar) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- w) Unter Nummer 2.163 wird „Richtlinie 92/23/EWG vom 31.3.1992, ABl. L 129, S. 95“ durch „UNECE-Regelung Nr. 54“ ersetzt;
9. Anhang I C Anlage 11 (Gemeinsame Sicherheitsmechanismen) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:

- x) Unter Nummer 9.1.4 (Geräteebene: Fahrzeugeinheiten) wird im ersten Hinweis unter CSM_78 „Verordnung (EU) Nr. 581/2010“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 2 Artikel 7 Absatz 5 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
- y) Unter Nummer 9.1.5 (Geräteebene: Fahrtenschreiberkarten) wird im ersten Hinweis unter CSM_89 „Verordnung (EU) Nr. 581/2010“ ersetzt durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 2 Artikel 7 Absatz 5 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“;
10. Anhang I C Anlage 12 (Positionsbestimmung mithilfe eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS)) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- z) In Abschnitt 2 (Grundlegende Merkmale des GNSS-Empfängers) wird „Kompatibilität mit den Diensten, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1285/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates durch das Galileo-Programm und das Programm zur Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) bereitgestellt werden,“ ersetzt durch „Kompatibilität mit satellitengestützten Erweiterungssystemen (Satellite Based Augmentation Systems, SBAS)“;
11. Anhang I C Anlage 13 (ITS-Schnittstelle) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- aa) In der Anforderung ITS_01 werden die Wörter „gemäß den Artikeln 10 und 11 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ gestrichen;

12. Anhang I C Anlage 14 (Fernkommunikationsfunktion) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- im einleitenden Absatz von Abschnitt 1 wird „gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ gestrichen;
 - in Absatz 2 von Abschnitt 2 wird „gemäß Definition in Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ gestrichen;
 - unter DSC_26 werden die Wörter „gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ gestrichen;
13. Anhang I C Anlage 15 (Migration: Verwaltung gleichzeitig vorhandener Ausrüstungsgenerationen und -versionen) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- bb) In Unterabschnitt 2.2 wird „Anhang I C dieser Verordnung“ durch „Anhang I C dieser Verordnung in der durch Anhang 27 Anlage X-B-4-4 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits angepassten Fassung“ ersetzt;
- cc) In Unterabschnitt 5 wird in Anforderung MIG_025 „Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ durch „Anhang 27 Teil B Abschnitt 4 Artikel 6 Absatz 7 des Abkommens in Bezug auf Gibraltar zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“ ersetzt;
14. Anhang I C Anlage 16 (Adapter für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 wird wie folgt weiter angepasst:
- dd) In Nummer 5.1 der Tabelle in Abschnitt 7 (Typgenehmigung für das Kontrollgerät bei Nutzung eines Adapters) wird „Richtlinie 2006/28/EG“ durch „UNECE-Regelung Nr. 10“ ersetzt.

TEIL C

VORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE ZUR GÜTERBEFÖRDERUNG NACH ARTIKEL 281 DIESES ABKOMMENS

ABSCHNITT 1

GEWICHTE UND ABMESSUNGEN

ARTIKEL 1

Gegenstand und Grundsätze

Die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge, die für Fahrten nach Artikel 276 Absatz 1 und Artikel 277 dieses Abkommens eingesetzt werden dürfen, sind in Anlage 27-C-1-1 festgelegt.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck

- a) „Kraftfahrzeug“ jedes Fahrzeug mit Antriebsmotor, das aus eigener Kraft auf Straßen verkehrt;
- b) „Anhängen“ jedes zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmte Fahrzeug, – ausgenommen Sattelanhänger –, das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- c) „Sattelanhänger“ jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass es teilweise auf diesem aufliegt und dass ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird, und das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- d) „Fahrzeugkombination“ entweder
 - einen Lastzug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger oder
 - ein Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Sattelanhänger;
- e) „klimatisiertes Fahrzeug“ jedes Fahrzeug, dessen feste oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturregelmäßigem Zustand ausgerüstet sind und dessen Seitenwände einschließlich der Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind;

- f) „höchstzulässige Abmessungen“ die höchstzulässigen Abmessungen für ein eingesetztes Fahrzeug;
- g) „höchstzulässiges Gewicht“ das Höchstgewicht für ein eingesetztes beladenes Fahrzeug;
- h) „höchstzulässige Achslast“ das Höchstgewicht auf einer belasteten Achse oder Achsgruppe für ein eingesetztes Fahrzeug;
- i) „Tonne“ das von der Masse einer Tonne aufgebrachte Gewicht, das 9,8 Kilo-Newtons (kN) entspricht;
- j) „unteilbare Ladung“ eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderung auf der Straße nicht ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadensrisiken in zwei oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die aufgrund ihrer Abmessungen oder Massen nicht von einem Kraftfahrzeug, Anhänger, Lastzug oder Gelenkfahrzeug, das in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Abschnitts entspricht, befördert werden kann;
- k) „alternativer Kraftstoff“ einen Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt Folgendes:
 - i) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen;
 - ii) Wasserstoff;
 - iii) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG);

- iv) Flüssiggas (LPG) oder
- v) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme;
- l) „Fahrzeug mit alternativem Antrieb“ ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird;
- m) „emissionsfreies Fahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen Emissionen weniger als 1 g CO₂/kWh betragen, und
- n) „intermodaler Beförderungsvorgang“ die Beförderung von einem oder mehreren Containern oder Wechselaufbauten mit einer Länge von höchstens 45 Fuß, wenn der Lastkraftwagen, Anhänger, Sattelanhänger (mit oder ohne Zugmaschine), Wechselaufbau oder Container die Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurücklegt.

ARTIKEL 3

Sondergenehmigungen

Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Höchstgewichte oder Höchstabmessungen gemäß Anlage 27-C-1-1 überschreiten, dürfen nur mit Sondergenehmigung, die von den zuständigen Behörden ohne Diskriminierung ausgestellt wird, oder auf der Grundlage nichtdiskriminierender Bedingungen, die mit diesen Behörden von Fall zu Fall vereinbart werden, für den Verkehr zugelassen werden, wenn diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unteilbare Ladungen befördern oder für deren Beförderung bestimmt sind.

ARTIKEL 4

Lokale Beschränkungen

Dieser Abschnitt steht der nichtdiskriminierenden Anwendung von in jeder Vertragspartei geltenden Straßenverkehrsbestimmungen für die Begrenzung des Gewichts und/oder der Abmessungen der Fahrzeuge auf bestimmten Straßen oder Ingenieurbauten nicht entgegen.

Dies bedeutet auch, dass lokale Beschränkungen erlassen werden können, was die höchstzulässigen Abmessungen und/oder Gewichte von Fahrzeugen betrifft, die in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßen mit für lange und schwere Fahrzeuge ungeeigneter Infrastruktur, wie etwa Stadtzentren, kleinen Dörfern oder unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen Gebieten, eingesetzt werden dürfen.

ARTIKEL 5

Aerodynamische Luftleiteinrichtungen, die am hinteren Teil von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen angebracht sind

(1) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, können die unter Anlage 27-C-1-1 Nummer 1.1 genannten Höchstlängen überschreiten, um den Anbau solcher Einrichtungen am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit diesen Einrichtungen ausgerüstet sind, müssen der Anlage 27-C-1-1 Nummer 1.5 entsprechen, und eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen darf nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen.

(2) Die in Absatz 1 genannten aerodynamischen Einrichtungen müssen folgenden Betriebsanforderungen entsprechen:

- a) Ist die Sicherheit anderer Straßennutzer oder des Fahrers gefährdet, klappt der Fahrer sie zusammen, zieht sie ein oder nimmt sie ab;
- b) aerodynamische Einrichtungen und Ausrüstungen, deren Länge in der Gebrauchsstellung 500 mm überschreitet, müssen einziehbar oder einklappbar sein;
- c) werden sie auf städtischen und zwischenstädtischen Straßeninfrastrukturen genutzt, so werden die spezifischen Merkmale von Bereichen berücksichtigt, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oder weniger beträgt und schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer anwesend sein können, und
- d) im eingezogenen/eingeklappten Zustand wird die höchstzulässige Länge um nicht mehr als 20 cm überschritten.

Artikel 6

Aerodynamische Führerhäuser

Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen die unter Anlage 27-C-1-1 Nummer 1.1 genannten Höchstlängen überschreiten, sofern ihre Führerhäuser eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, müssen der Anlage 27-C-1-1 Nummer 1.5 entsprechen, und Überschreitungen der höchstzulässigen Längen dürfen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen.

ARTIKEL 7

Intermodale Beförderungsvorgänge

- (1) Die unter Anlage 27-C-1-1 Nummer 1.1 – gegebenenfalls vorbehaltlich des Artikels 6 – festgelegten höchstzulässigen Längen und der unter Anlage 27-C-1-1 Nummer 1.6 festgelegte höchstzulässige Abstand können bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die Container von 45 Fuß Länge oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge – leer oder beladen – befördern, um 15 cm überschritten werden, sofern der auf der Straße erfolgende Transport des betreffenden Containers oder Wechselaufbaus Teil eines nach den Bedingungen der jeweiligen Vertragspartei durchgeführten intermodalen Beförderungsvorgangs ist.
- (2) Bei intermodalen Beförderungsvorgängen kann das höchstzulässige Gewicht von fünf- oder sechssachsigen Sattelkraftfahrzeugen in der unter Anlage 27-C-1-1 Nummer 2.2.2 Buchstabe a genannten Kombination um 2 t und in der unter Anlage 27-C-1-1 Nummer 2.2.2 Buchstabe b genannten Kombination um 4 t überschritten werden. Das höchstzulässige Gewicht dieser Fahrzeuge darf 44 t nicht überschreiten.

ARTIKEL 8

Nachweis der Übereinstimmung

(1) Als Nachweis der Übereinstimmung mit diesem Abschnitt sind die unter diesen Abschnitt fallenden Fahrzeuge mit einem der folgenden Nachweise zu versehen:

- a) einer Kombination aus den folgenden beiden Schildern:
 - dem gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikschild, d. h. einem vom Hersteller an einem Fahrzeug angebrachten Schild oder Etikett, auf dem die wichtigsten technischen Merkmale angegeben sind, die zur Identifizierung des Fahrzeugs benötigt werden und den zuständigen Behörden die relevanten Angaben über die zulässigen Gesamtmassen geben, und
 - einem möglichst neben dem gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikschild angebrachten Abmessungsschild, das folgende Angaben enthält:
 - i) Name des Herstellers;
 - ii) Fahrzeugidentifizierungsnummer;
 - iii) Länge (L) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers;
 - iv) Breite (W) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers und

v) Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen:

- Abstand a) zwischen der vorderen Kraftfahrzeugbegrenzung und dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Zugfahrzeugs (Zughaken oder Sattelkupplung); bei einer Sattelkupplung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte ($a_{\min}$ und $a_{\max}$) anzugeben;
- Abstand b) zwischen dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Anhängers (Zugöse) bzw. Sattelanhängers (Sattelzapfen) und der hinteren Begrenzung des Anhängers bzw. Sattelanhängers; bei einer Vorrichtung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte ($a_{\min}$ und $a_{\max}$) anzugeben;

Die Länge der Fahrzeugkombinationen ist die Länge, die gemessen wird, wenn das Kraftfahrzeug und der Anhänger bzw. Sattelanhänger auf einer geraden Linie stehen;

- b) einem einzigen Schild, das die Angaben auf den unter Buchstabe a genannten zwei Schildern enthält oder
- c) einem einzigen Dokument, das von den zuständigen Behörden einer Vertragspartei oder, im Fall der Union, dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wird, ausgestellt wurde und dieselben Angaben enthält wie die unter Buchstabe a genannten Schilder. Es muss an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitgeführt werden.

(2) Wenn die Merkmale des Fahrzeugs nicht mehr denjenigen entsprechen, die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angegeben sind, hat die Vertragspartei oder, im Fall der Union, der Mitgliedstaat, in der/dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass der Nachweis der Übereinstimmung geändert wird.

(3) Die in Absatz 1 genannten Schilder und Dokumente werden von den Vertragsparteien als Nachweis für die Übereinstimmung der Fahrzeuge gemäß diesem Abschnitt anerkannt.

ARTIKEL 9

Durchsetzung

- (1) Jede Vertragspartei ergreift spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmen, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien überprüft werden müssen, um die Einhaltung der Anforderungen dieses Abschnitts sicherzustellen. Diese Maßnahmen können mithilfe von an den Straßeninfrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen, die in Fahrzeugen installiert sind. Die bordeigenen Wiegesysteme müssen genau und zuverlässig und vollständig interoperabel und kompatibel mit allen Fahrzeugarten sein.
- (2) Eine Vertragspartei darf nicht vorschreiben, dass in Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die in der anderen Vertragspartei zugelassen sind, bordeigene Wiegesysteme eingebaut werden.
- (3) Werden automatische Systeme zur Feststellung von Verstößen gegen diesen Abschnitt und zur Verhängung von Sanktionen verwendet, müssen sie zertifiziert sein. Werden automatische Systeme nur zu Identifizierungszwecken verwendet, so müssen sie nicht zertifiziert sein.
- (4) Die Vertragsparteien sorgen im Einklang mit Teil A Artikel 14 dafür, dass ihre zuständigen Behörden Informationen über Verstöße und Sanktionen im Zusammenhang mit dem vorliegenden Artikel austauschen.

HÖCHSTZULÄSSIGE GEWICHTE UND ABMESSUNGEN
SOWIE DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE MERKMALE DER FAHRZEUGE

1. Höchstzulässige Abmessungen für Fahrzeuge (in Meter – „m“)

1.1 Höchstzulässige Länge:

– Kraftfahrzeug	12,00 m
– Anhänger	12,00 m
– Sattelkraftfahrzeug	16,50 m
– Lastzug	18,75 m

1.2 Höchstzulässige Breite:

- a) alle Fahrzeuge mit Ausnahme der unter Buchstabe b genannten Fahrzeuge 2,55 m
- b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder
von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten 2,60 m

1.3. Höchstzulässige Höhe (alle Fahrzeuge) 4,00 m

- 1.4. Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke wie z. B. Container.
- 1.5. Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzustand muss sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.
- 1.6. Höchstzulässiger Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers 12,00 m
- 1.7. Höchstzulässiger Abstand parallel zur Längsachse des Lastzugs vom vordersten äußeren Punkt des Beladungsbereichs hinter der Fahrerkabine bis zum hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination abzüglich des Abstands zwischen der Rückseite des Zugfahrzeugs und der Vorderseite des Anhängers 15,65 m
- 1.8. Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener höchstzulässiger Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination 16,40 m
2. Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge (in Tonnen)
- 2.1 Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge
- 2.1.1 Zweiachsige Anhänger 18 t
- 2.1.2 Dreiachsige Anhänger 24 t

2.2 Fahrzeugkombinationen

Bei Fahrzeugkombinationen, die Fahrzeuge mit alternativem Antrieb oder emissionsfreie Fahrzeuge umfassen, sind die in diesem Abschnitt vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstoffe oder der emissionsfreien Technologie, höchstens jedoch um 1 t bzw. 2 t, erhöht.

2.2.1 Fünf- oder sechssachsige Lastzüge

- a) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Anhänger 40 t
- b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Anhänger 40 t

2.2.2 Fünf- oder sechssachsige Sattelkraftfahrzeuge

- a) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger 40 t
- b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger 40 t

2.2.3 Vierachsige Lastzüge, bestehend aus einem zweiachsigen

Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger 36 t

2.2.4 Vierachsige Sattelkraftfahrzeuge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:

- von 1,3 m bis 1,8 m (einschließlich) 36 t
- von mehr als 1,8 m 36 t

(+ 2 t Gewichtstoleranz, wenn das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer gleichwertigen Federung ausgerüstet ist)

2.3 Kraftfahrzeuge

Bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb oder emissionsfreien Fahrzeugen sind die unter den Nummern 2.3.1 und 2.3.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstoffe oder der emissionsfreien Technologie, höchstens jedoch um 1 t bzw. 2 t, zu erhöhen.

2.3.1 Zweiachsige Kraftfahrzeuge 18 t

2.3.2 Dreiachsige Kraftfahrzeuge 25 t (26 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer gleichwertigen Federung ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird)

2.3.3 Vierachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen 32 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer gleichwertigen Federung ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird

3. Höchstzulässige Achslast der Fahrzeuge (in Tonnen)

3.1. Einzelachsen

Einzelachse ohne Antrieb 10 t

3.2. Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern

Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Radständen (Achsabständen) (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

– weniger als 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11 t
– 1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
– 1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
– 1,8 m oder mehr ($1,8 \leq d$)	20 t

3.3. Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern

Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

1,3 m oder weniger ($d \leq 1,3$)

21 t

über 1,3 m und bis zu 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 t

3.4. Antriebsachse

Antriebsachse der Fahrzeuge unter den Nummern 2.2 und 2.3

11,5 t

3.5. Doppelachsen von Kraftfahrzeugen

Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Radständen (Achsabständen) (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

- weniger als 1,0 m ($d < 1,0$ m) 11,5 t
- 1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 t
- 1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 t (19 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer gleichwertigen Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t nicht überschritten wird)

4. Andere Merkmale der Fahrzeuge

4.1 Alle Fahrzeuge

Das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen.

4.2. Lastzüge

Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers muss mindestens 3,00 m betragen.

4.3. Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand

Das höchstzulässige Gewicht eines vierachsigen Kraftfahrzeugs in Tonnen darf das Fünffache des Abstands in Metern zwischen den Mitten der vordersten und der hintersten Achse des Fahrzeugs nicht überschreiten.

4.4. Sattelanhänger

Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.

ABSCHNITT 2

VORSCHRIFTEN FÜR FAHRTENSCHREIBER, FAHRERKARTEN UND WERKSTATTKARTEN

ARTIKEL 1

Gegenstand und Grundsätze

Dieser Abschnitt enthält die Vorschriften für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich von Teil B Abschnitt 2 dieses Anhangs fallen, hinsichtlich des Einbaus, der Prüfung und Kontrolle der Fahrtenschreiber gemäß Artikel 281 Absatz 2 dieses Abkommens.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieses Abschnitts gelten die in Teil B Abschnitt 2 Artikel 2 und Teil B Abschnitt 4 Artikel 2 dieses Anhangs festgelegten Begriffsbestimmungen.

(2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten für die Zwecke dieses Abschnitts folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Fahrzeugeinheit“ ist der Fahrtenschreiber ohne den Bewegungssensor und ohne die Verbindungskabel zum Bewegungssensor. Die Fahrzeugeinheit kann aus einem Einzelgerät oder aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten bestehen, sofern sie den Sicherheitsanforderungen dieses Abschnitts entspricht; die Fahrzeugeinheit umfasst unter anderem eine Verarbeitungseinheit, einen Massenspeicher, eine Zeitmessfunktion, zwei Chipkarten-Schnittstellengeräte für Fahrer und Beifahrer, einen Drucker, eine Datenanzeige, Steckverbinder und Bedienelemente für Nutzereingaben;
- b) „Bewegungssensor“ ist der Bestandteil des Fahrtenschreibers, der ein Signal bereitstellt, das die Fahrzeuggeschwindigkeit und/oder die zurückgelegte Wegstrecke darstellt;
- c) „Kontrollkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden einer Vertragspartei einer zuständigen nationalen Kontrollbehörde ausstellen, die die Kontrollbehörde, und fakultativ den Kontrolleur, ausweist und das Lesen, Ausdrucken und/oder Herunterladen der im Massenspeicher, auf Fahrerkarten, und fakultativ auf Werkstattkarten gespeicherten Daten, ermöglicht;
- d) „Werkstattkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden einer Vertragspartei benannten Mitarbeitern eines von dieser Vertragspartei zugelassenen Fahrtenschreiberherstellers, Einbaubetriebs, Fahrzeugherstellers oder einer von ihm zugelassenen Werkstatt ausstellen, den Karteninhaber ausweist und das Prüfen, Kalibrieren und Aktivieren von Fahrtenschreibern und/oder das Herunterladen der Daten von diesen ermöglicht;
- e) „Aktivierung“ ist die Phase, in der der Fahrtenschreiber mithilfe einer Werkstattkarte seine volle Einsatzbereitschaft erlangt und alle Funktionen, einschließlich Sicherheitsfunktionen, erfüllt;

- f) „Kalibrierung“ bezeichnet in Bezug auf den digitalen Fahrtenschreiber die Aktualisierung oder Bestätigung von Fahrzeugparametern, einschließlich Fahrzeugkennung und Fahrzeugmerkmale, die mittels einer Werkstattkarte im Massenspeicher zu speichern sind;
- g) „Herunterladen“ von einem digitalen oder intelligenten Fahrtenschreiber ist das Kopieren eines Teils oder aller im Massenspeicher der Fahrzeugeinheit oder im Speicher der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Datendateien zusammen mit der digitalen Signatur, sofern hierdurch die gespeicherten Daten weder verändert noch gelöscht werden;
- h) „Störung“ ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf eine technische Fehlfunktion oder ein technisches Versagen zurückgeht;
- i) „Einbau“ ist die Montage eines Fahrtenschreibers in einem Fahrzeug;
- j) „regelmäßige Nachprüfung“ ist ein Komplex von Arbeitsgängen zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrtenschreibers und der Übereinstimmung seiner Einstellungen mit den Fahrzeugparametern sowie zur Kontrolle, dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind;
- k) „Reparatur“ ist die Reparatur eines Bewegungssensors oder einer Fahrzeugeinheit, wozu die Trennung von der Stromversorgung oder die Trennung von anderen Komponenten des Fahrtenschreibers oder die Öffnung des Bewegungssensors oder der Fahrzeugeinheit erforderlich ist;
- l) „Interoperabilität“ ist die Fähigkeit von Systemen, Daten auszutauschen und Informationen weiterzugeben, sowie die ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe;
- m) „Schnittstelle“ ist eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen den Systemen dient;

- n) „Zeitmessung“ ist die ununterbrochene digitale Aufzeichnung der koordinierten Weltzeit aus Kalenderdatum und Uhrzeit (UTC) und
- o) „Benachrichtigungssystem TACHOnet“ ist das Benachrichtigungssystem, das die in den Anhängen I bis VII der Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission¹⁰ festgelegten technischen Spezifikationen erfüllt.

ARTIKEL 3

Einbau

- (1) Fahrtenschreiber nach Absatz 2 müssen
 - a) in Fahrzeuge eingebaut sein, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, oder
 - b) ab dem 1. Juli 2026 in Fahrzeuge eingebaut sein, deren zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 t übersteigt.
- (2) Es handelt sich um folgende Fahrtenschreiber:
 - a) bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Mai 2006 erstmals in Betrieb genommen wurden, um einen analogen Fahrtenschreiber;

¹⁰ Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen (ABl. L 15 vom 22.1.2016, S. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) bei Fahrzeugen, die zwischen dem 1. Mai 2006 und dem 30. September 2011 erstmals in Betrieb genommen wurden, um die erste Version des digitalen Fahrtenschreibers;
 - c) bei Fahrzeugen, die zwischen dem 1. Oktober 2011 und dem 30. September 2012 erstmals in Betrieb genommen wurden, um die zweite Version des digitalen Fahrtenschreibers;
 - d) bei Fahrzeugen, die zwischen dem 1. Oktober 2012 und dem 14. Juni 2019 erstmals in Betrieb genommen wurden, um die dritte Version des digitalen Fahrtenschreibers;
 - e) bei Fahrzeugen, die erstmals ab dem 15. Juni 2019 und bis zwei Jahre nach Inkrafttreten der Einzelspezifikationen gemäß Teil B Abschnitt 4 Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h zugelassen werden, um einen intelligenten Fahrtenschreiber 1, und
 - f) bei Fahrzeugen, die erstmals mehr als zwei Jahre nach Inkrafttreten der Einzelspezifikationen gemäß Teil B Abschnitt 4 Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h dieses Anhangs zugelassen werden, um einen intelligenten Fahrtenschreiber 2.
- (3) Jede Vertragspartei kann die in Teil B Abschnitt 2 Artikel 8 Absatz 3 dieses Anhangs genannten Fahrzeuge von der Anwendung dieses Abschnitts ausnehmen.
- (4) Jede Vertragspartei kann Fahrzeuge, die für Beförderungen eingesetzt werden, für die gemäß Teil B Abschnitt 2 Artikel 8 Absatz 4 dieses Anhangs eine Ausnahme gewährt wurde, von der Anwendung dieses Abschnitts ausnehmen. Die Vertragsparteien unterrichten sich gegenseitig unverzüglich, wenn sie von diesem Absatz Gebrauch machen.

- (5) Spätestens drei Jahre nach Ablauf des Jahres des Inkrafttretens der detaillierten technischen Spezifikationen des intelligenten Fahrtenschreibers 2 müssen die in Absatz 1 Buchstabe a genannten Fahrzeuge, die mit einem analogen Fahrtenschreiber oder einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber 2 ausgerüstet sein, wenn sie im Gebiet einer anderen Vertragspartei als dem, in dem sie zugelassen sind, betrieben werden.
- (6) Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der detaillierten technischen Spezifikationen des intelligenten Fahrtenschreibers 2 müssen Fahrzeuge gemäß Absatz 1 Buchstabe a, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber 1 ausgerüstet sind, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber 2 ausgerüstet sein, wenn sie im Gebiet einer anderen Vertragspartei als dem, in dem sie zugelassen sind, betrieben werden.
- (7) Ab dem 1. Juli 2026 müssen die in Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge mit einem intelligenten Fahrtenschreiber 2 ausgerüstet sein, wenn sie im Gebiet einer anderen Vertragspartei als derjenigen, in der sie zugelassen sind, betrieben werden.
- (8) Die Anwendung der Unionsvorschriften über das Kontrollgerät im Straßenverkehr auf Güterkraftverkehrsunternehmen der Union innerhalb des Gebiets der Union bleibt von den Bestimmungen dieses Abschnitts unberührt.

ARTIKEL 4

Datenschutz

- (1) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Verarbeitung von personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit diesem Abschnitt nur zum Zweck der Überprüfung der Einhaltung dieses Abschnitts erfolgt.

(2) Jede Vertragspartei stellt insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit Absatz 1 zusammenhängende Verwendung in Bezug auf Folgendes geschützt werden:

- a) Nutzung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für die Aufzeichnung von Standortdaten gemäß den technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber 1 und den intelligenten Fahrtenschreiber 2;
- b) elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten gemäß Artikel 13 und insbesondere grenzüberschreitender Austausch dieser Daten mit Dritten und
- c) Aufbewahrung von Aufzeichnungen durch Güterkraftverkehrsunternehmer gemäß Artikel 15.

(3) Der digitale Fahrtenschreiber muss so konstruiert sein, dass er die Privatsphäre schützt. Es dürfen nur Daten verarbeitet werden, die für die in Absatz 1 genannten Zwecke erforderlich sind.

(4) Die Fahrzeugeigentümer, der Güterkraftverkehrsunternehmer und sonstige betroffene Stellen halten die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten ein.

ARTIKEL 5

Einbau und Reparatur

(1) Einbau und Reparaturen von Fahrtenschreibern dürfen nur von Einbaubetrieben, Werkstätten oder Fahrzeugherstellern vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden einer Vertragspartei gemäß Artikel 7 dafür zugelassen worden sind.

- (2) Zugelassene Einbaubetriebe, Werkstätten oder Fahrzeughersteller plombieren den Fahrtenschreiber, nachdem sie überprüft haben, dass er ordnungsgemäß funktioniert und insbesondere auf eine Art und Weise, durch die sichergestellt wird, dass die aufgezeichneten Daten durch Manipulationsvorrichtungen weder verfälscht noch geändert werden können.
- (3) Der zugelassene Einbaubetrieb, die zugelassene Werkstatt oder der zugelassene Fahrzeughersteller versieht die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen und gibt außerdem bei digitalen Fahrtenschreibern, intelligenten Fahrtenschreibern 1 und intelligenten Fahrtenschreibern 2 die elektronischen Sicherheitsdaten ein, mit denen sich die Authentifizierungskontrollen durchführen lassen. Jede Vertragspartei führt und veröffentlicht ein Verzeichnis der verwendeten Zeichen und elektronischen Sicherheitsdaten und die erforderlichen Informationen über die verwendeten elektronischen Sicherheitsdaten.
- (4) Durch die Anbringung einer deutlich sichtbaren und leicht zugänglichen Einbauplakette wird bescheinigt, dass der Einbau des Fahrtenschreibers den Vorschriften dieses Abschnitts entsprechend erfolgt ist.
- (5) Fahrtenschreiberbauteile werden plombiert. Anschlüsse an den Fahrtenschreiber, die potenziell manipulationsanfällig sind, einschließlich der Verbindung zwischen dem Bewegungssensor und dem Getriebe, sowie gegebenenfalls die Einbauplakette werden plombiert.

Eine Plombierung darf nur in folgenden Fällen entfernt oder aufgebrochen werden:

- durch Einbaubetriebe oder Werkstätten, die gemäß Artikel 7 von den zuständigen Behörden zugelassen sind, zwecks Reparatur, Instandhaltung oder Neukalibrierung des Fahrtenschreibers oder durch angemessen geschulte und erforderlichenfalls ermächtigte Kontrolleure für Kontrollzwecke, oder
- zwecks Reparaturen oder Umbauten des Fahrzeugs, die sich auf die Plombierung auswirken. In diesen Fällen ist im Fahrzeug eine schriftliche Erklärung mitzuführen, in der das Datum, die Uhrzeit und die Begründung der Entfernung der Plombierung angeführt sind.

Die entfernte oder aufgebrochene Plombierung ist ohne unangemessene Verzögerung, spätestens jedoch innerhalb von sieben Tagen nach ihrem Entfernen oder Aufbrechen von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt zu ersetzen. Wurden Plombierungen zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen, so können sie von einem Kontrolleur ohne unangemessene Verzögerung unter Verwendung einer entsprechenden Vorrichtung und eines eindeutigen besonderen Zeichens ersetzt werden.

Entfernt ein Kontrolleur eine Plombierung, so wird die Kontrollkarte ab dem Moment der Entfernung der Plombierung bis zum Ende der Kontrolle in den Fahrtenschreiber eingesetzt; dies gilt auch im Fall der Anbringung einer neuen Plombierung. Der Kontrolleur stellt eine schriftliche Erklärung aus, die mindestens die folgenden Angaben enthält:

- Fahrzeugidentifizierungsnummer;
- Name des Kontrolleurs;
- Kontrollbehörde und Land;
- Nummer der Kontrollkarte;
- Nummer der entfernten Plombierung;
- Datum und Uhrzeit der Entfernung der Plombierung und
- Nummer der neuen Plombierung, sofern der Kontrolleur eine neue Plombierung angebracht hat.

Vor der Ersetzung der Plombierung wird der Fahrtenschreiber von einer zugelassenen Werkstatt einer Prüfung und Kalibrierung unterzogen, es sei denn, die Plombierung wurde zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen und von einem Kontrolleur ersetzt.

ARTIKEL 6

Nachprüfung der Fahrtenschreiber

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

(2) Bei den Nachprüfungen gemäß Absatz 1 wird insbesondere Folgendes überprüft:

- dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß eingebaut ist und für das Fahrzeug geeignet ist;
- dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß funktioniert;
- dass auf dem Fahrtenschreiber das Typgenehmigungszeichen angebracht ist;
- dass die Einbauplakette angebracht ist;
- dass alle Plombierungen unversehrt sind und ihre Funktion erfüllen;
- dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind und dass keine Spuren der Verwendung solcher Vorrichtungen vorhanden sind und
- die Reifengröße und der tatsächliche Umfang der Reifen.

(3) Falls Unregelmäßigkeiten in der Funktionsweise der Fahrtenschreiber behoben werden mussten, erstellen die zugelassenen Werkstätten, die Nachprüfungen durchführen, einen Nachprüfungsbericht, und zwar unabhängig davon, ob die Nachprüfung im Rahmen einer wiederkehrenden Nachprüfung oder im besonderen Auftrag der zuständigen nationalen Behörde erfolgt ist. Sie führen eine Liste aller erstellten Nachprüfungsberichte.

(4) Die Nachprüfungsberichte werden ab der Erstellung mindestens zwei Jahre lang aufbewahrt. Jede Vertragspartei entscheidet, ob die Nachprüfungsberichte in dieser Zeit einbehalten oder aber der zuständigen Behörde übermittelt werden. Bewahrt eine Werkstatt die Nachprüfungsberichte auf, so macht sie auf Anfrage der zuständigen Behörde die Berichte über die in diesem Zeitraum durchgeführten Nachprüfungen und Kalibrierungen zugänglich.

ARTIKEL 7

Zulassung der Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller

(1) Jede Vertragspartei oder, im Fall der Union, jeder Mitgliedstaat sorgt für die Zulassung, regelmäßige Kontrolle und Zertifizierung der Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller, die zu Einbau, Einbauprüfung, Nachprüfung und Reparatur von Fahrtenschreibern befugt sind.

(2) Jede Vertragspartei oder, im Fall der Union, jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller fachlich kompetent und zuverlässig sind. Zu diesem Zweck erstellen und veröffentlichen sie eindeutige nationale Verfahren und sorgen dafür, dass folgende Mindestanforderungen erfüllt werden:

- a) das Personal ist ordnungsgemäß geschult;
- b) die Ausrüstungen, die zur Durchführung der einschlägigen Prüfungen und Aufgaben erforderlich sind, stehen zur Verfügung und
- c) die Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller gelten als zuverlässig.

- (3) Zugelassene Einbaubetriebe und Werkstätten werden folgendermaßen überprüft:
- a) Zugelassene Einbaubetriebe und Werkstätten werden mindestens alle zwei Jahre einem Audit unterzogen, bei dem die von ihnen angewandten Verfahren für den Umgang mit Fahrtenschreibern geprüft werden. Im Mittelpunkt des Audits stehen insbesondere die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und der Umgang mit Werkstattkarten. Die Vertragsparteien oder, im Fall der Union, die Mitgliedstaaten können diese Audits auch ohne eine Ortsbesichtigung durchführen und
 - b) ferner finden unangekündigte technische Audits der zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten statt, um die durchgeführten Kalibrierungen, Nachprüfungen und Einbauten zu überwachen. Diesen Audits müssen jährlich mindestens 10 % der zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten unterzogen werden.
- (4) Jede Vertragspartei und ihre zuständigen Behörden ergreifen geeignete Maßnahmen, um Interessenkonflikte zwischen Einbaubetrieben oder Werkstätten mit den Güterkraftverkehrsunternehmen zu vermeiden. Insbesondere bei Bestehen einer ernsthaften Gefahr eines Interessenkonflikts werden zusätzliche fallbezogene Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass der Einbaubetrieb oder die Werkstatt diesen Abschnitt einhält.
- (5) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei entziehen Einbaubetrieben, Werkstätten und Fahrzeugherstellern, die ihren Pflichten aus dieser Verordnung nicht nachkommen, vorübergehend oder dauerhaft die Zulassung.

ARTIKEL 8

Werkstattkarten

- (1) Die Gültigkeitsdauer der Werkstattkarten darf ein Jahr nicht überschreiten. Bei der Erneuerung der Werkstattkarte stellt die zuständige Behörde sicher, dass der Einbaubetrieb, die Werkstatt oder der Fahrzeughersteller die Kriterien gemäß Artikel 7 Absatz 2 erfüllt.
- (2) Die zuständige Behörde erneuert eine Werkstattkarte binnen 15 Arbeitstagen nach Eingang eines gültigen Antrags auf Erneuerung und aller erforderlichen Unterlagen. Bei Beschädigung, Fehlfunktion oder Verlust oder Diebstahl der Werkstattkarte stellt die zuständige Behörde binnen fünf Arbeitstagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags eine Ersatzkarte aus. Die zuständigen Behörden führen ein Verzeichnis der verlorenen, gestohlenen und defekten Karten.
- (3) Entzieht eine Vertragspartei oder, im Fall der Union, ein Mitgliedstaat einem Einbaubetrieb, einer Werkstatt oder einem Fahrzeughersteller nach Maßgabe des Artikels 7 die Zulassung, so zieht sie/er auch die diesem/dieser ausgestellten Werkstattkarten ein.
- (4) Jede Vertragspartei ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen der den zugelassenen Einbaubetrieben, Werkstätten und Fahrzeugherstellern ausgestellten Werkstattkarten zu verhindern.

ARTIKEL 9

Ausstellung von Fahrerkarten

(1) Die Fahrerkarte wird dem Fahrer auf seinen Antrag von der zuständigen Behörde der Vertragspartei, in der er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ausgestellt. Bestehen bei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, die die Fahrerkarte ausstellt, Zweifel über die Richtigkeit der Angabe des gewöhnlichen Wohnsitzes oder sollen bestimmte spezifische Kontrollen vorgenommen werden, so können diese Behörden zusätzliche Auskünfte oder zusätzliche Belege vom Fahrer verlangen.

Im Sinne dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „gewöhnlicher Wohnsitz“ den Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Jedoch gilt als gewöhnlicher Wohnsitz einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in den beiden Vertragsparteien aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt. Letzteres ist nicht erforderlich, wenn sich die Person zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer im Gebiet einer Vertragspartei aufhält.

(2) In hinreichend begründeten Ausnahmefällen kann jede Vertragspartei oder, im Fall der Union, ein Mitgliedstaat einem Fahrer, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz nicht im Gebiet einer Vertragspartei hat, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte ausstellen, die für einen Zeitraum von höchstens 185 Tagen gültig ist, sofern dieser Fahrer sich in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis mit einem im Gebiet der ausstellenden Vertragspartei niedergelassenen Unternehmen befindet und auf Verlangen eine entsprechende Fahrerbescheinigung vorlegt.

- (3) Die zuständigen Behörden der ausstellenden Vertragspartei treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Antragsteller nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte ist, und versehen die Fahrerkarte auf sichtbare und sichere Weise mit den persönlichen Daten des Fahrers.
- (4) Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte darf fünf Jahre nicht überschreiten.
- (5) Eine gültige Fahrerkarte darf nur entzogen oder ausgesetzt werden, wenn die zuständigen Behörden einer Vertragspartei feststellen, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde. Werden solche Maßnahmen zum Entzug oder zur Aussetzung der Gültigkeit der Karte von einer anderen Vertragspartei als der ausstellenden Vertragspartei oder, im Fall der Union, von einem anderen Mitgliedstaat als dem ausstellenden Mitgliedstaat getroffen, so sendet erstere/ersterer die Karte so bald wie möglich an die Behörden der ausstellenden Vertragspartei oder im Falle der Union des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und teilt die Gründe für den Entzug oder die Aussetzung mit. Dauert die Rücksendung der Karte voraussichtlich mehr als zwei Wochen, so teilt die Vertragspartei oder, im Fall der Union, der Mitgliedstaat, die/der die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug der Karte vorgenommen hat, der ausstellenden Vertragspartei oder, im Fall der Union, dem ausstellenden Mitgliedstaat innerhalb dieser zwei Wochen die Gründe für die Aussetzung oder den Entzug mit.
- (6) Die zuständige Behörde der ausstellenden Vertragspartei kann verlangen, dass ein Fahrer die Fahrerkarte durch eine neue ersetzt, wenn dies zur Einhaltung der einschlägigen technischen Spezifikationen erforderlich ist.
- (7) Jede Vertragspartei ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen von Fahrerkarten zu verhindern.

(8) Dieser Artikel hindert eine Vertragspartei oder, im Fall der Union, einen Mitgliedstaat nicht daran, eine Fahrerkarte einem Fahrer auszustellen, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem Teil des Gebiets dieser Vertragspartei hat, für den dieser Anhang nicht gilt, sofern in diesen Fällen die einschlägigen Bestimmungen dieses Abschnitts zur Anwendung kommen.

ARTIKEL 10

Erneuerung von Fahrerkarten

(1) Ist bei einer Erneuerung die Vertragspartei, in der der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, eine andere als diejenige, die die bestehende Fahrerkarte ausgestellt hat, und wurde bei den Behörden der erstgenannten Vertragspartei ein Antrag gestellt, die Fahrerkarte zu erneuern, so teilen diese den Ausstellungsbehörden der bisherigen Karte die genauen Gründe für die Erneuerung mit.

(2) Bei Beantragung der Erneuerung einer Karte, deren Gültigkeitsdauer in Kürze abläuft, stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Gültigkeit eine neue Karte aus, sofern sie den Antrag bis zu der in Teil B Abschnitt 4 Artikel 5 genannten Frist erhalten hat.

ARTIKEL 11

Gestohlene, verlorene und defekte Fahrerkarten

(1) Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen und defekten Fahrerkarten, in dem die Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer aufgeführt werden.

(2) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte stellen die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, binnen acht Werktagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags eine Ersatzkarte aus.

ARTIKEL 12

Gegenseitige Anerkennung von Fahrerkarten

(1) Die von der jeweils anderen Vertragspartei ausgestellten Fahrerkarten werden gegenseitig anerkannt.

(2) Hat der Inhaber einer von einer Vertragspartei ausgestellten gültigen Fahrerkarte seinen gewöhnlichen Wohnsitz in der anderen Vertragspartei begründet und den Umtausch seiner Karte gegen eine gleichwertige Fahrerkarte beantragt, so ist es Sache der umtauschenden Vertragspartei oder, im Fall der Union, des umtauschenden Mitgliedstaats zu prüfen, ob die vorgelegte Karte noch gültig ist.

(3) Die Vertragsparteien oder, im Fall der Union, die Mitgliedstaaten, die einen Umtausch vornehmen, senden die einbehaltene Karte den Behörden der ausstellenden Vertragspartei oder, im Fall der Union, des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und begründen ihr Vorgehen.

(4) Wird eine Fahrerkarte von einer Vertragspartei oder, im Fall der Union, von einem Mitgliedstaat ersetzt oder umgetauscht, so wird dieser Vorgang ebenso wie jeder weitere Ersatz oder Umtausch in der betreffenden Vertragspartei oder, im Fall der Union, in dem betreffenden Mitgliedstaat erfasst.

ARTIKEL 13

Elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten

(1) Um sicherzustellen, dass der Antragsteller nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte ist, führen die Vertragsparteien oder, im Fall der Union, die Mitgliedstaaten einzelstaatliche elektronische Register, in denen sie folgende Informationen über Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer der Fahrerkarten speichern:

- Name und Vorname des Fahrers;
- Geburtsdatum und, sofern verfügbar, Geburtsort des Fahrers;
- gültige Führerscheinnummer und Ausstellungsland des Führerscheins (falls zutreffend);
- Status der Fahrerkarte und
- Nummer der Fahrerkarte.

(2) Die elektronischen Register der Vertragsparteien oder, im Fall der Union, der Mitgliedstaaten müssen vernetzt und im gesamten Gebiet der Vertragsparteien zugänglich sein, indem das Benachrichtigungssystem TACHOnet oder ein kompatibles System eingesetzt wird. Im Falle eines kompatiblen Systems muss der Austausch elektronischer Daten mit der anderen Vertragspartei über das Benachrichtigungssystem TACHOnet möglich sein.

(3) Bei jeder Ausstellung, Ersetzung und erforderlichenfalls Erneuerung einer Fahrerkarte überprüfen die Vertragsparteien oder, im Fall der Union, die Mitgliedstaaten mittels des elektronischen Datenaustauschs, ob der Fahrer nicht bereits Inhaber einer anderen gültigen Fahrerkarte ist. Dabei dürfen nur die für die Zwecke dieser Überprüfung notwendigen Daten übertragen werden.

(4) Kontrolleuren kann Zugang zu dem elektronischen Register gewährt werden, damit sie den Status der Fahrerkarte überprüfen können.

ARTIKEL 14

Einstellungen der Fahrtenschreiber

(1) Der digitale Fahrtenschreiber darf nicht so eingestellt werden, dass er automatisch auf eine bestimmte Tätigkeitskategorie umschaltet, wenn der Fahrzeugmotor abgestellt oder die Zündung ausgeschaltet wird, es sei denn, der Fahrer kann die jeweilige Tätigkeitskategorie weiterhin manuell eingeben.

(2) Fahrzeuge dürfen nur mit einem einzigen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, außer für die Zwecke von Praxiserprobungen.

(3) Die Vertragsparteien verbieten die Herstellung, den Vertrieb, die Bewerbung und den Verkauf von Geräten, die dafür konstruiert oder bestimmt sind, Fahrtenschreiber zu manipulieren.

ARTIKEL 15

Verantwortlichkeit der Güterkraftverkehrsunternehmer

(1) Der Güterkraftverkehrsunternehmer ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital, intelligent oder analog ist; er führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten.

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

Der Güterkraftverkehrsunternehmer sorgt dafür, dass im Falle einer Nachprüfung der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungsgemäß erfolgen kann.

(2) Der Güterkraftverkehrsunternehmer bewahrt die Schaublätter und – sofern Ausdrücke gemäß Teil B Abschnitt 4 Artikel 9 dieses Anhangs erstellt wurden – die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang auf und händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aus. Der Güterkraftverkehrsunternehmer händigt den betreffenden Fahrern ferner auf Verlangen eine Kopie der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten sowie Ausdrücke davon aus. Die Schaublätter, die Ausdrücke und die heruntergeladenen Daten sind jedem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.

(3) Der Güterkraftverkehrsunternehmer haftet für Verstöße gegen diesen Abschnitt und Teil B Abschnitt 4 dieses Anhangs, die von Fahrern des Unternehmers bzw. von den Fahrern begangen werden, die ihm zur Verfügung stehen. Jede Vertragspartei kann diese Haftung jedoch davon abhängig machen, dass der Güterkraftverkehrsunternehmer gegen Absatz 1 Unterabsatz 1 des vorliegenden Artikels und gegen Teil B Abschnitt 2 Artikel 7 Absätze 1 und 2 dieses Anhangs verstößt.

ARTIKEL 16

Verfahren für Güterkraftverkehrsunternehmer bei einer Fehlfunktion des Gerätes

- (1) Bei Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Fahrtenschreibers muss der Güterkraftverkehrsunternehmer die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchführen lassen.
- (2) Kann die Rückkehr zum Standort des Güterkraftverkehrsunternehmers erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Betriebsstörung oder der Feststellung der Fehlfunktion erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.
- (3) Jede Vertragspartei oder, im Fall der Union, jeder Mitgliedstaat ermächtigt die zuständigen Behörden dazu, die Benutzung des Fahrzeugs zu untersagen, wenn eine Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht gemäß den Absätzen 1 oder 2 behoben wird, sofern dies mit den nationalen Rechtsvorschriften der betreffenden Vertragspartei im Einklang steht.

ARTIKEL 17

Verfahren für die Ausstellung von Fahrtenschreiberkarten

Die Europäische Kommission stellt den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – das kryptografische Material für die Ausstellung von Fahrtenschreiberkarten für Fahrer, Werkstätten und Kontrollbehörden im Einklang mit den Zertifikatsregeln der European Root Certification Authority (ERCA) und den Zertifikatsregeln des Vereinigten Königreichs – in Bezug auf Gibraltar – bereit.