

Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

► **B**    ► **M4** RICHTLINIE 2006/22/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 15. März 2006

über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates ◀

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Richtlinie 2009/4/EG der Kommission vom 23. Januar 2009	L 21	39	24.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Januar 2009	L 29	45	31.1.2009
► <b><u>M3</u></b>	Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016	L 74	8	19.3.2016
► <b><u>M4</u></b>	Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020	L 249	49	31.7.2020

Berichtigt durch:

- **C1**    Berichtigung, ABl. L 215 vom 20.8.2009, S. 7 (2009/5/EG)
- **C2**    Berichtigung, ABl. L 256 vom 29.9.2009, S. 38 (2009/5/EG)

▼ B▼ M4**RICHTLINIE 2006/22/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES**

vom 15. März 2006

**über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates**

▼ B

(Text von Bedeutung für den EWR)

▼ M4*Artikel 1***Gegenstand**

Mit dieser Richtlinie werden Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 <sup>(1)</sup> und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> sowie die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> festgelegt.

▼ B*Artikel 2***Kontrollsysteme**

(1) Die Mitgliedstaaten errichten ein System angemessener und regelmäßiger Kontrollen der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung gemäß Artikel 1 sowohl auf der Straße als auch auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen jeder Beförderungsart.

▼ M4

Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Kraftfahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie des Fahrpersonals und der Kraftfahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG. Straßenkontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG werden auf Aspekte beschränkt, die mithilfe des Fahrtenschreibers und des zugehörigen Kontrollgeräts effizient kontrolliert werden können. Eine umfassende Kontrolle der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG darf nur auf dem Betriebsgelände erfolgen.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

<sup>(2)</sup> 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. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

**▼B**

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine kohärente nationale Kontrollstrategie angewandt wird. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten eine Koordinierungsstelle für die Maßnahmen gemäß den Artikeln 4 und 6 benennen; die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten werden in diesem Fall entsprechend unterrichtet.

(2) Sofern dies nicht bereits der Fall ist, erteilen die Mitgliedstaaten den zuständigen Beamten, die mit der Kontrolle befasst sind, bis zum 1. Mai 2007 angemessene gesetzliche Befugnisse, damit sie die ihnen übertragenen Inspektionsaufgaben gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß wahrnehmen können.

(3) ►**M4** Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Kraftfahrer von Fahrzeugen arbeiten, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 fallen. Der Kraftfahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, um vor Abschluss der Straßenkontrolle die Nachweise zu erbringen, die an Bord fehlen; das gilt unbeschadet der Verpflichtung des Kraftfahrers, die ordnungsgemäße Verwendung des Fahrtenschreibers sicherzustellen.

Ab dem 1. Januar 2012 kann die Kommission diesen Mindestprozentsatz mittels eines Durchführungsrechtsakts auf 4 % anheben, sofern die nach Artikel 3 erhobenen statistischen Daten zeigen, dass im Durchschnitt mehr als 90 % aller kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Kommission auch die Effizienz bestehender Kontrollmaßnahmen, insbesondere die Verfügbarkeit von Daten von digitalen Fahrtenschreibern auf dem Betriebsgelände der Unternehmen. Der Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. ◀

Mindestens 15 % aller überprüften Arbeitstage werden bei Straßenkontrollen und mindestens 30 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft. Ab dem 1. Januar 2008 werden mindestens 30 % aller überprüften Arbeitstage bei Straßenkontrollen und mindestens 50 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft.

**▼M4**

(3a) Jeder Mitgliedstaat veranlasst, dass die Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG unter Berücksichtigung des Risikoeinstufungssystems gemäß Artikel 9 der vorliegenden Richtlinie kontrolliert wird. Diese Kontrollen werden gezielt bei einem Unternehmen durchgeführt, wenn einer oder mehrere seiner Kraftfahrer ständig oder schwer gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 verstößt bzw. verstoßen.

(4) Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG übermittelt werden, müssen die Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Kraftfahrer, die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage sowie die Zahl und die Art der gemeldeten Verstöße und müssen einen Vermerk enthalten, ob es sich um Personenbeförderung oder Gütertransport handelte.

**▼ B***Artikel 3***Statistik**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die bei den Kontrollen nach Artikel 2 Absätze 1 und 3 erhobenen statistischen Daten nach folgenden Kategorien aufgeschlüsselt werden:

- i) Bei Straßenkontrollen:
  - A. Art der Straße wie Autobahn, Bundes-/Nationalstraße oder Nebenstraße und — um Diskriminierung vorzubeugen — Land, in dem das kontrollierte Fahrzeug zugelassen ist;
  - B. Art des Fahrtenschreibers: analog oder digital;
- ii) Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände:
  - i) Art der Beförderungen wie grenzüberschreitender oder Binnenverkehr, Personen- oder Güterverkehr, Werksverkehr oder gewerblicher Verkehr;
  - C. Flottengröße des Unternehmens;
  - D. Art des Fahrtenschreibers: analog oder digital.

Diese statistischen Daten werden alle zwei Jahre der Kommission vorgelegt und in einem Bericht veröffentlicht.

Die erhobenen Daten des letzten Jahres werden von den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten aufbewahrt.

Die für den Fahrer verantwortlichen Unternehmen bewahren die ihnen von den Vollzugsbehörden überlassenen Niederschriften, Ergebnisprotokolle und andere relevante Daten über bei ihnen auf dem Gelände vorgenommene bzw. bei ihren Fahrern auf der Straße vorgenommene Kontrollen ein Jahr lang auf.

**▼ M4**

Die Kommission präzisiert, falls erforderlich, mittels Durchführungsrechtsakten die Definitionen für die in Absatz 1, Buchstaben a und b genannten Kategorien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

**▼ B***Artikel 4***Straßenkontrollen**

- (1) Straßenkontrollen werden an verschiedenen Orten zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt, der so groß ist, dass eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
  - a) auf oder in der Nähe von bestehenden und geplanten Straßen Kontrollposten in ausreichender Zahl vorgesehen werden, und dass — soweit erforderlich — insbesondere Tankstellen und andere sichere Plätze auf Autobahnen sowie Autohöfe als Kontrollposten dienen können;

**▼ B**

- ii) Kontrollen nach einem System der Zufallsrotation mit einem angemessenen geografischen Gleichgewicht durchgeführt werden.
- (3) Gegenstand der Straßenkontrollen sind die in Anhang I Teil A genannten Punkte. Die Kontrollen können sich erforderlichenfalls auf einen spezifischen Punkt konzentrieren.
- (4) Die Straßenkontrollen sind unbeschadet des Artikels 9 Absatz 2 ohne Diskriminierung durchzuführen. Insbesondere dürfen die Kontrollbeamten nicht nach einem der folgenden Gesichtspunkte diskriminieren:
- b) Land der Zulassung des Fahrzeugs;
  - iii) Land des Wohnsitzes des Fahrers;
  - iv) Land der Niederlassung des Unternehmens;
  - v) Ursprung und Bestimmung der Beförderung;
  - vi) Art des Fahrtenschreibers: analog oder digital.
- (5) Dem Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen:
- c) eine Liste der wichtigsten zu überprüfenden Punkte gemäß Anhang I Teil A;
  - vii) eine Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.
- (6) Legt in einem Mitgliedstaat das Ergebnis einer Straßenkontrolle, der der Fahrer eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs unterzogen wird, den Verdacht auf Verstöße nahe, die während der Kontrolle nicht nachgewiesen werden können, weil die erforderlichen Daten fehlen, so leisten sich die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten bei der Klärung gegenseitig Amtshilfe.

**▼ M4***Artikel 5***Abgestimmte Kontrollen**

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen bei Kraftfahrern und Fahrzeugen durch, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 fallen. Darüber hinaus bemühen sich die Mitgliedstaaten, abgestimmte Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchzuführen.

Diese abgestimmten Kontrollen werden von den Vollzugsbehörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt.

**▼ B***Artikel 6***Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen****▼ M4**

(1) Bei der Planung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen berücksichtigt. Sie werden auch durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder die Richtlinie 2002/15/EG festgestellt wurden.

**▼ B**

- (2) Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die in Anhang I Teil A und Teil B genannten Punkte überprüft.
- (3) Dem Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen:
- d) eine Liste der wichtigsten zu überprüfenden Punkte gemäß Anhang I Teile A und B;
- viii) eine Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.
- (4) Im Zuge seiner Kontrollen trägt der Kontrollbeamte in einem Mitgliedstaat allen Informationen Rechnung, die von der gemäß Artikel 7 Absatz 1 benannten Verbindungsstelle eines anderen Mitgliedstaates zur Geschäftstätigkeit des betreffenden Unternehmens in diesem anderen Mitgliedstaat übermittelt wurden.
- (5) Für die Zwecke der Absätze 1 bis 4 sind Kontrollen, die bei den zuständigen Behörden anhand der von den Unternehmen auf Verlangen dieser Behörden vorgelegten einschlägigen Unterlagen oder Daten durchgeführt werden, den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen gleichgestellt.

*Artikel 7***Innere Gemeinschaftliche Verbindung**

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen eine Stelle, die folgende Aufgaben wahrnimmt:
- a) die Koordinierung mit den entsprechenden Stellen in den anderen Mitgliedstaaten von Maßnahmen nach Artikel 5;

**▼ M4**

- b) alle zwei Jahre die Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006;

**▼ B**

- c) die Hauptverantwortung für die Unterstützung der zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 4 Absatz 6;

**▼ M4**

- d) die Gewährleistung des Informationsaustauschs mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 der vorliegenden Richtlinie über die Anwendung der nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der vorliegenden Richtlinie und der Richtlinie 2002/15/EG.

**▼ B**

Die Stelle ist in dem in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss vertreten.

- (2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Benennung dieser Stelle und die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten entsprechend.

**▼ M4**

- (3) Der Austausch von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten wird in erster Linie, aber nicht ausschließlich, durch den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss und gegebenenfalls durch eine entsprechende, von der Kommission benannte Stelle gefördert. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

▼ **M4***Artikel 8***Informationsaustausch**

(1) Die gemäß Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gegenseitig bereitgestellten Informationen werden auch zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 dieser Richtlinie bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:

a) mindestens einmal alle sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie;

b) in Einzelfällen auf begründetes Ersuchen eines Mitgliedstaats.

(2) Ein Mitgliedstaat stellt die von einem anderen Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine einfache Einsichtnahme in Register, z. B. in Register eines Risikoeinstufungssystems, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zur Verfügung zu stellen.

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist der ersuchende Mitgliedstaat nicht in der Lage, das Ersuchen ausführlicher zu begründen, so kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen oder Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit und erläutert und rechtfertigt die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit in ordnungsgemäßer Weise. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung zu finden.

Bei anhaltenden Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen an den Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Arbeitnehmer entsandt ist, wird die Kommission unterrichtet und ergreift geeignete Maßnahmen.

(3) Der Informationsaustausch gemäß diesem Artikel erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Das gilt nicht für Informationen, die die Mitgliedstaaten durch direkte Abfrage nationaler elektronischer Register gemäß Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> austauschen.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

**▼ B***Artikel 9***Risikoeinstufungssystem****▼ M4**

(1) Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen anhand der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder gegen die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG.

Bis zum 2. Juni 2021 legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens fest. Diese gemeinsame Formel berücksichtigt die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache, ob ein Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

**▼ B**

(2) Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung werden strenger und häufiger geprüft. ► **M4** ————— ◀

**▼ M4**

(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 mit der Gewichtung ihrer Schwere ist in Anhang III enthalten.

Zur Festlegung oder Aktualisierung der Gewichtung der Schwere von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um den regulatorischen Entwicklungen und Erwägungen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen.

In die Kategorie der schwerwiegendsten Verstöße sollten diejenigen aufgenommen werden, bei denen die Nichteinhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 das hohe Risiko in sich birgt, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt.

(4) Zur Erleichterung gezielter Straßenkontrollen müssen die in dem jeweiligen nationalen Risikoeinstufungssystem erfassten Daten zum Kontrollzeitpunkt allen zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaats zugänglich sein.

(5) Die Mitgliedstaaten machen die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen erfassten Daten den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten mithilfe der in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten interoperablen nationalen elektronischen Register gemäß Artikel 16 Absatz 2 der genannten Verordnung direkt zugänglich.

**▼ B***Artikel 10***Berichterstattung**

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Mai 2009 einen Bericht vor, worin die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für gravierende Verstöße vorgesehenen Sanktionen analysiert werden.

**▼ B***Artikel 11***Bewährte Verfahren****▼ M4**

(1) Die Kommission erstellt mittels Durchführungsrechtsakten Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchsetzung. Die Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Leitlinien werden in einem Zweijahresbericht der Kommission veröffentlicht.

**▼ B**

(2) Die Mitgliedstaaten richten gemeinsame Ausbildungsprogramme über bewährte Verfahren ein, die mindestens einmal jährlich durchzuführen sind, und erleichtern den mindestens einmal jährlich vorzunehmenden Austausch von Personal zwischen den jeweiligen Stellen für die innergemeinschaftliche Verbindung.

**▼ M4**

(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Vorgehensweise für die Erfassung und Kontrolle der Zeiten für „andere Arbeiten“ gemäß der Definition des Artikels 4 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fest, einschließlich der Art der Erfassung und besonderer Fälle, in denen sie zu erfolgen hat, sowie für die Erfassung und Kontrolle der Zeiträume von mindestens einer Woche, in denen ein Kraftfahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Prüfverfahren erlassen.

**▼ B**

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Kontrollbeamten für die Durchführung ihrer Aufgaben ordnungsgemäß geschult sind.

**▼ M4***Artikel 12***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

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

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

**▼ M4***Artikel 13***Durchführungsmaßnahmen**

Die Kommission erlässt auf Antrag eines Mitgliedstaats oder aus eigener Veranlassung Durchführungsmaßnahmen, mit denen insbesondere folgende Ziele verfolgt werden:

- a) Förderung eines gemeinsamen Ansatzes zur Durchführung dieser Richtlinie;
- b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;
- c) Förderung des Dialogs zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 14***Verhandlungen mit Drittländern**

Nach Inkrafttreten dieser Richtlinie nimmt die Union Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern zur Anwendung einer dieser Richtlinie inhaltlich gleichwertigen Regelung auf.

Bis zum Abschluss der Verhandlungen nehmen die Mitgliedstaaten in ihre Erhebungen, die der Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu übermitteln sind, Angaben über Kontrollen an Fahrzeugen aus Drittstaaten auf.

*Artikel 15***Aktualisierung der Anhänge**

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um die notwendigen Anpassungen an die Fortentwicklung bewährter Verfahren einzuführen.

*Artikel 15a***Ausübung der Befugnisübertragung**

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. August 2020 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

**▼ M4**

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung <sup>(1)</sup> enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

**▼ B***Artikel 16***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 1. April 2007 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften sowie eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 17***Aufhebung**

(1) Die Richtlinie 88/599/EWG wird aufgehoben.

(2) Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie.

<sup>(1)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

**▼B**

*Artikel 18*

**Inkrafttreten**

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

*Artikel 19*

**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

**▼ B***ANHANG I*

## TEIL A

**STRASSENKONTROLLEN**

Bei Straßenkontrollen werden im Allgemeinen folgende Punkte überprüft:

**▼ M4**

1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke;
2. während des in Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeitraums jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, d. h. jeder Zeitraum von mehr als einer Minute, während dessen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Fahrzeugen der Klasse N<sub>3</sub> 90 km/h bzw. bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>3</sub> 105 km/h überschritten hat (Fahrzeugklassen N<sub>3</sub> und M<sub>3</sub> entsprechend der Definition der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup>);

**▼ B**

3. erforderlichenfalls die nach den Aufzeichnungen des Kontrollgeräts in den letzten höchstens 24 Stunden der Fahrzeugnutzung zeitweilig vom Fahrzeug erreichten Geschwindigkeiten;

**▼ M4**

4. das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Missbrauchs des Geräts und/oder der Kraftfahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Dokumente;

**▼ M1**

5. erforderlichenfalls und unter gebührender Beachtung der Sicherheitsaspekte eine Überprüfung des in den Fahrzeugen eingebauten Kontrollgeräts, um die Anbringung und/oder Verwendung von Geräten festzustellen, mit denen Daten zerstört, unterdrückt, manipuliert oder verändert oder der elektronische Datenaustausch zwischen den Komponenten des Kontrollgeräts gestört oder die Daten auf derartige Weise schon vor der Verschlüsselung blockiert oder verändert werden sollen;

**▼ M4**

6. verlängerte wöchentliche Höchstarbeitszeiten von 60 Stunden im Sinne des Artikels 4 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG; andere wöchentliche Arbeitszeiten im Sinne der Artikel 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG nur, wenn die Technologie die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglicht.

**▼ B**

## TEIL B

**KONTROLLEN AUF DEM BETRIEBSGELÄNDE VON UNTERNEHMEN**

Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen wird zusätzlich zu den in Teil A genannten Punkten Folgendes überprüft:

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

**▼ B**

1. wöchentliche Ruhezeiten und Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten;
2. die Einhaltung der vierzehntägigen Begrenzung der Lenkzeiten;
3. Schaublätter, Daten im Fahrzeuggerät und auf der Fahrerkarte sowie Ausdrucke;

**▼ M4**

4. Einhaltung durchschnittlicher wöchentlicher Höchstarbeitszeiten, Ruhepausen und Nachtarbeit gemäß den Artikeln 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG;
5. die Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen zur Bezahlung der Unterbringung der Kraftfahrer und die Organisation der Arbeit der Kraftfahrer gemäß Artikel 8 Absätze 8 und 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Die Mitgliedstaaten können bei Feststellung eines Verstoßes gegebenenfalls überprüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligter der Beförderungskette, wie etwa Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer, vorliegt; dabei ist auch zu prüfen, ob die für das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen geschlossenen Verträge die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 ermöglichen.

**▼ B***ANHANG II***Standardausrüstung der Kontrollteams**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Kontrollteams, die die in Anhang I genannten Aufgaben wahrnehmen, über folgende Standardausrüstung verfügen:

1. Ausrüstung, die es ermöglicht, Daten vom Fahrzeuggerät und der Fahrerkarte des digitalen Fahrtenschreibers herunterzuladen, zu lesen und zu analysieren und/oder zur Analyse an eine zentrale Datenbank zu übertragen;
2. Ausrüstung zur Überprüfung der Fahrtenschreiberblätter;

**▼ M1**

3. besondere Analyseausrüstung mit geeigneter Software zur Überprüfung und Bestätigung der mit den Daten verknüpften digitalen Signatur sowie besondere Analysesoftware, die ein detailliertes Geschwindigkeitsprofil der Fahrzeuge vor der Kontrolle ihres Kontrollgeräts liefert.

## ▼ M3

## ANHANG III

## 1. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWEREGRAD (1)			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>A</b>	<b>Fahrpersonal</b>					
A1	Artikel 5 Absatz 1	Nichteinhaltung des Mindestalters für Schaffner			X	
<b>B</b>	<b>Lenkzeiten</b>					
B1	Artikel 6 Absatz 1	Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std., sofern die Verlängerung auf 10 Std. nicht gestattet ist	9 Std. < ... < 10 Std.			X
B2			10 Std. ≤ ... < 11 Std.			X
B3			11 Std. ≤ ...		X	
B4		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std. um mindestens 50 % ohne Fahrtunterbrechung oder Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden	13,5 Std. ≤ ... und keine Fahrtunterbrechung/Ruhezeit	X		
B5		Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10 Std., sofern die Verlängerung gestattet ist	10 Std. < ... < 11 Std.			X
B6			11 Std. ≤ ... < 12 Std.			X
B7			12 Std. ≤ ...		X	
B8		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 10 Std. um mindestens 50 % ohne Fahrtunterbrechung oder Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden	15 Std. ≤ ... und keine Fahrtunterbrechung/Ruhezeit	X		
B9	Artikel 6 Absatz 2	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit	56 Std. < ... < 60 Std.			X
B10			60 Std. ≤ ... < 65 Std.			X
B11			65 Std. ≤ ... < 70 Std.		X	
B12		Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit um mindestens 25 %	70 Std. ≤ ...	X		
B13	Artikel 6 Absatz 3	Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen	90 Std. < ... < 100 Std.			X
B14			100 Std. ≤ ... < 105 Std.			X
B15			105 Std. ≤ ... < 112,5 Std.		X	
B16		Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen um mindestens 25 %	112,5 Std. ≤ ...	X		

## ▼ M3

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWEREGRAD (1)			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>C</b>	<b>Fahrtunterbrechungen</b>					
C1	Artikel 7	Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5 Std. vor Fahrtunterbrechung	4,5 Std. < ... < 5 Std.			X
C2			5 Std. ≤ ... < 6 Std.		X	
C3			6 Std. ≤ ...	X		
<b>D</b>	<b>Ruhezeiten</b>					
D1	Artikel 8 Absatz 2	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11 Std., sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit gestattet ist	10 Std. ≤ ... < 11 Std.			X
D2			8,5 Std. ≤ ... < 10 Std.		X	
D3			... < 8,5 Std.	X		
D4		Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std., sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	8 Std. ≤ ... < 9 Std.			X
D5			7 Std. ≤ ... < 8 Std.		X	
D6			... < 7 Std.	X		
D7		Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3 Std. + 9 Std.	3 Std. + [8 Std. ≤ ... < 9 Std.]			X
D8			3 Std. + [7 Std. ≤ ... < 8 Std.]		X	
D9			3 Std. + [... < 7 Std.]	X		
D10	Artikel 8 Absatz 5	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std. bei Mehrfahrbetrieb	8 Std. ≤ ... < 9 Std.			X
D11			7 Std. ≤ ... < 8 Std.		X	
D12			... < 7 Std.	X		
D13	Artikel 8 Absatz 6	Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24 Std.	22 Std. ≤ ... < 24 Std.			X
D14			20 Std. ≤ ... < 22 Std.		X	
D15			... < 20 Std.	X		
D16		Unzureichende wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 Std., sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist	42 Std. ≤ ... < 45 Std.			X
D17			36 Std. ≤ ... < 42 Std.		X	
D18			... < 36 Std.	X		

## ▼ M3

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWEREGRAD <sup>(1)</sup>				
			MSI	VSI	SI	MI	
D19	Artikel 8 Absatz 6	Überschreitung von sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit	... < 3 Std.				X
D20			3 Std. ≤ ... < 12 Std.			X	
D21			12 Std. ≤ ...		X		
<b>E</b>	<b>12-Tage-Ausnahmeregelung</b>						
E1	Artikel 8 Absatz 6a	Überschreitung von zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit	... < 3 Std.				X
E2			3 Std. ≤ ... < 12 Std.			X	
E3			12 Std. ≤ ...		X		
E4	Artikel 8 Absatz 6a Buchstabe b Ziffer ii	Wöchentliche Ruhezeit nach zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen	65 Std. < ... ≤ 67 Std.			X	
E5			... ≤ 65 Std.		X		
E6	Artikel 8 Absatz 6a Buchstabe d	Lenkdauer von mehr als 3 Std. zwischen 22.00 und 6.00 Uhr vor der Pause, sofern das Fahrzeug nicht mit mehreren Fahrern besetzt ist	3 Std. < ... < 4,5 Std.			X	
E7			4,5 Std. ≤ ...		X		
<b>F</b>	<b>Arbeitsorganisation</b>						
F1	Artikel 10 Absatz 1	Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter		X			
F2	Artikel 10 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			

<sup>(1)</sup> MSI = schwerste Verstöße/VSI = sehr schwerwiegender Verstoß/SI = schwerwiegender Verstoß/ MI = geringfügiger Verstoß.

## 2. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> (Fahrtenschreiber)

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWEREGRAD				
			MSI	VSI	SI	MI	
<b>G</b>	<b>Einbau des Fahrtenschreibers</b>						
G1	Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 2	Fehlen bzw. Nichtbenutzung eines typgenehmigten Fahrtenschreibers (z. B.: <i>Fahrtenschreiber nicht von Einbaubetrieben, Werkstätten und Fahrzeugherstellern eingebaut, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dafür zugelassen sind, Verwendung eines Fahrtenschreibers, dem die erforderliche, von einem zugelassenen Einbaubetrieb, einer zugelassenen Werkstatt oder einem zugelassenen Fahrzeughersteller vorgenommene oder ersetzte Plombierung fehlt, oder Verwendung eines Fahrtenschreibers ohne Einbauplaketten</i> )	X				

<sup>(1)</sup> 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. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

## ▼ M3

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWEREGRAD			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>H</b>	<b>Benutzung von Fahrtenschreibern, Fahrerkarten oder Schaublättern</b>					
H1	Artikel 23 Absatz 1	Verwendung eines nicht durch eine zugelassene Werkstatt nachgeprüften Fahrtenschreibers		X		
H2	Artikel 27	Fahrer besitzt und/oder benutzt mehr als eine eigene Fahrerkarte		X		
H3		Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte ( <i>gilt als Fahren ohne Fahrerkarte</i> )	X			
H4		Verwendung einer Fahrerkarte durch einen Fahrer, der nicht der Inhaber ist ( <i>gilt als Fahren ohne Fahrerkarte</i> )	X			
H5		Verwendung einer Fahrerkarte, die aufgrund falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde ( <i>gilt als Fahren ohne Fahrerkarte</i> )	X			
H6	Artikel 32 Absatz 1	Fahrtenschreiber funktioniert nicht ordnungsgemäß ( <i>z. B.: Fahrtenschreiber nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert und verplombt</i> )		X		
H7	Artikel 32 Absatz 1 und Artikel 33 Absatz 1	Fahrtenschreiber wird nicht ordnungsgemäß verwendet ( <i>z. B.: absichtlicher, freiwilliger oder erzwungener Missbrauch, mangelnde Anweisungen zur richtigen Verwendung usw.</i> )		X		
H8	Artikel 32 Absatz 3	Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers verändert werden können	X			
H9		Verfälschung, Verschleierung, Unterdrückung oder Vernichtung der auf dem Schaublatt aufgezeichneten Daten oder der im Fahrtenschreiber und/oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder von diesen heruntergeladenen Daten	X			
H10	Artikel 33 Absatz 2	Unternehmen bewahrt Schaublätter, Ausdrücke und heruntergeladene Daten nicht auf		X		
H11		Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens ein Jahr lang verfügbar		X		
H12	Artikel 34 Absatz 1	Falsche Benutzung von Schaublättern/Fahrerkarten		X		
H13		Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt		X		
H14		Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust		X		
H15	Artikel 34 Absatz 2	Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar		X		
H16	Artikel 34 Absatz 3	Keine Eingabe von Hand, wenn vorgeschrieben		X		
H17	Artikel 34 Absatz 4	Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Steckplatz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)			X	
H18	Artikel 34 Absatz 5	Falsche Betätigung der Schaltvorrichtung		X		

▼ **M3**

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWEREGRAD			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>I</b>	<b>Vorlegen von Angaben</b>					
I1	Artikel 36	Verweigerung der Kontrolle		X		
I2	Artikel 36	Aufzeichnungen für den laufenden Tag und die vorherigen 28 Tage können nicht vorgelegt werden		X		
I3		Aufzeichnungen der Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) können nicht vorgelegt werden		X		
I4	Artikel 36	Am Tag der Kontrolle und an den vorherigen 28 Tagen erstellte handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke können nicht vorgelegt werden		X		
I5	Artikel 36	Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) kann nicht vorgelegt werden		X		
<b>J</b>	<b>Fehlfunktion</b>					
J1	Artikel 37 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 1	Reparatur des Fahrtenschreibers nicht von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt		X		
J2	Artikel 37 Absatz 2	Fahrer vermerkt nicht alle vom Fahrtenschreiber während einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten Angaben		X		