

**15.04.05****Verordnung****des Bundesministeriums für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen****Vk - AS - Fz - In****Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die mit der  
Einführung des digitalen Kontrollgerätes zur Kontrolle der Lenk-  
und Ruhezeiten erforderlichen Begleitregelungen****A. Zielsetzung**

Die Verordnung dient im wesentlichen der Schaffung der notwendigen nationalen Begleit- und Ergänzungsregelungen zur Verordnung (EG) Nr. 2135/98, geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1360/2002, über die Einführung des digitalen Kontrollgerätes sowie zum Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes. Im Einzelnen sind zu nennen:

- Neufassung der Fahrpersonalverordnung,
- Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
- Anpassung der Verordnung über die Kontrollen gemäß Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. Nov. 1988,
- Ergänzung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr.

**B. Lösung**

Neufassung der Fahrpersonalverordnung insbesondere mit Regelungen zur Ausgabe der Kontrollgerätkarten sowie zur Führung des Kontrollgerätkartenregisters; Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hinsichtlich der für den Fahrzeughalter maßgeblichen Vorschriften über die durchzuführenden Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte, Anpassung der Verordnung über die Kontrollen gemäß Richtlinie 88/599/EWG sowie Ergänzung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, soweit der Aufwand des Kraftfahrt-Bundesamtes abzudecken ist.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

Dem Bund entstehen beim Kraftfahrt-Bundesamt Kosten in Höhe von rd. 10 Mio. Euro, welche durch kostendeckende Gebühren abgedeckt werden.

Weitere Kosten entstehen für die Kontrollbehörden des Bundes (BAG, Zoll, Grenzschutz) und der Länder durch den Erwerb von Kontrollkarten, ggf. auch durch den Erwerb von Kontrollsoftware und Hardware zur Auswertung. Diese Kosten sind zurzeit nicht zu beziffern, weil weder Kontrollkarten noch Hard- und Software derzeit auf dem Markt erhältlich sind.

Den Ländern entsteht außerdem sächlicher und personeller Aufwand mit der verwaltungsmäßigen Ausgabe (neue Aufgabe) der Kontrollgerätkarten. Kostendeckende Gebühren nach Landesrecht sollen den Aufwand abdecken.

### **E. Sonstige Kosten**

Speditionen und sonstige Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, welche unter die Sozialvorschriften fallen, und Werkstätten sind verpflichtet, Unternehmens- bzw. Werkstattkarten zu erwerben. Auch die Anschaffung von Hard- und Software zur Speicherung von Daten ist erforderlich.

Fahrer sind verpflichtet, Fahrerkarten zu erwerben (ggf. Kartenführerschein).

Kosteninduzierte Erhöhungen von Einzelpreisen, die sich nicht quantifizieren lassen, können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und auf das Verbraucherpreisniveau lassen sich nicht abschätzen.

**15.04.05**

**Verordnung**

**des Bundesministeriums für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen**

---

Vk - AS - Fz - In

**Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die mit der  
Einführung des digitalen Kontrollgerätes zur Kontrolle der Lenk-  
und Ruhezeiten erforderlichen Begleitregelungen**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 15. April 2005

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die mit der Einführung  
des digitalen Kontrollgerätes zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten  
erforderlichen Begleitregelungen

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2  
des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Frank-Walter Steinmeier



**Verordnung zur Durchführung des  
Gesetzes über die mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes  
zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten erforderlichen Begleitregelungen**

Vom .....

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit auf Grund des § 2 Nr. 1 Buchstabe a, b, c, d und e, Nr. 2 Buchstabe a, b, und e, Nr. 3 Buchstabe a, b, c, d und e sowie Nr. 4 des Fahrpersonalgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640),  
dessen Nummer 1 Buchstabe a, b und d und Nummer 3 Buchstabe c durch Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2075) neu gefasst,  
Nummer 1 Buchstabe e durch Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. Mai 2004 (BGBl. I S. 954) geändert und  
Nummer 4 durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Mai 2004 (BGBl. I S. 954) eingefügt worden ist,
  
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe p des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919)  
und des § 6a Abs. 2 bis 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821):

## Artikel 1

### Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung - FPersV)

#### Abschnitt 1

#### Lenk- und Ruhezeiten im nationalen Bereich

#### § 1

#### Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

(1) Fahrer

1. von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, sowie
2. von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern und die im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern eingesetzt sind,

haben Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten nach Maßgabe der Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1, Unterabs. 2 und 4 und Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 und 4 Satz 1, Artikel 8 Abs. 1, 2 und 6, Artikel 9 Unterabs. 2 und Artikel 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1, 1986 Nr. L 206 S. 36), geändert durch Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 (ABl. EG Nr. L 226 S. 4), einzuhalten.

(2) Absatz 1 findet keine Anwendung auf

1. Fahrzeuge, die in § 18 genannt sind,
2. Fahrzeuge, die in Artikel 4 Nr. 4 bis 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannt sind,
3. nach § 18 Absatz 2 Nr. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannte selbstfahrende Arbeitsmaschinen.

- (3) Abweichend von Absatz 1 Nr. 2 in Verbindung mit Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 haben Fahrer von Kraftomnibussen im Linienverkehr bei einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern Lenkzeitunterbrechungen nach Maßgabe der folgenden Vorschriften einzuhalten:
1. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, so ist nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Unterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Unterbrechung kann durch zwei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 zusammenhängenden Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen.
  2. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer, sind als Lenkzeitunterbrechungen Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese nach den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind (z. B. Wendezeiten). Voraussetzung hierfür ist, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt. Arbeitsunterbrechungen unter zehn Minuten werden bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht berücksichtigt. Durch Tarifvertrag kann vereinbart werden, dass Arbeitsunterbrechungen von mindestens acht Minuten berücksichtigt werden können, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt. Für Fahrer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, kann die nach Landesrecht zuständige Behörde entsprechende Abweichungen bewilligen.
- (4) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 ist der Fahrer nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach höchstens sechs Tageslenkzeiten oder bis zum Ende des sechsten Tages verpflichtet, auch wenn die Gesamtlengkzeit während der sechs Tage die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht. Die Verpflichtung zur Einlegung der wöchentlichen Ruhezeiten bleibt im Übrigen unberührt; jedoch können die wöchentlichen Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilt werden.
- (5) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Vorschriften über die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten gemäß Artikel 6, 7 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie

Artikel 8, 9 und 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 eingehalten werden. Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 findet entsprechende Anwendung.

(6) Fahrer der in Absatz 1 Nr. 1 genannten Fahrzeuge müssen, sofern diese Fahrzeuge nicht nach Absatz 2 ausgenommen sind, Aufzeichnungen über Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten gemäß Satz 3 bis 5 führen. Der Unternehmer händigt dem Fahrer entsprechende Vordrucke aus. Der Fahrer hat die Aufzeichnungen für jeden Tag getrennt zu fertigen. Die Fahrer müssen jedes Blatt der Aufzeichnungen mit Vor- und Zuname, dem Datum, den amtlichen Kennzeichen der benutzten Fahrzeuge, dem Ort des Fahrtbeginns und des Fahrtendes sowie den Kilometerständen der benutzten Fahrzeuge bei Fahrtbeginn und Fahrtende versehen. Der Fahrer hat alle Eintragungen jeweils unverzüglich zu Beginn und Ende der Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten vorzunehmen. Die Fahrer haben die Aufzeichnungen der laufenden Woche und des letzten Tages der Vorwoche mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Hat der Fahrer in der laufenden Woche oder am letzten Tag der Vorwoche ein Fahrzeug gelenkt, für das die Verordnung (EWG) Nr. 3281/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8) in der jeweils geltenden Fassung oder das Europäische Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), (BGBl. II 1974 S. 1473) in der jeweils geltenden Fassung gilt, ist Satz 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass insoweit die in Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder in Artikel 11 des Anhangs zum AETR vorgeschriebenen Nachweise an Stelle der Aufzeichnungen treten. Anschließend hat der Fahrer die Aufzeichnungen dem Unternehmer unverzüglich auszuhändigen. Der Unternehmer hat die Aufzeichnungen ein Jahr lang aufzubewahren und berechtigten Personen auf Verlangen vorzulegen. Der Unternehmer hat die Aufzeichnungen wöchentlich, im Falle der Verhinderung unverzüglich nach Wegfall des Hinderungsgrundes, zu prüfen und unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Beachtung der Sätze 1 bis 7 zu gewährleisten. Die Aufzeichnungspflichten nach den Sätzen 1, 3 und 4 sind erfüllt, wenn die Aufzeichnungen auf einem Vordruck nach Muster der Anlage 1 getätigt werden.

(7) Ist das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät nach Anhang I oder I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder einem Fahrtschreiber gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ausgerüstet, haben Fahrer der in Absatz 1 Nr. 1 genannten Fahrzeuge diese entsprechend Artikel 13, Artikel 14 Abs. 1 Unterabs. 2, Abs. 4 Buchstabe a Unterabs. 3 Satz 2 oder



3; Artikel 15 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 oder 2, Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 1, Abs. 2 Unterabs. 2 oder 3, Abs. 3, 5a und 7, Artikel 16 Abs. 2 Unterabs. 1 und Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder § 57a Abs. 2 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu betreiben. Im Falle der Verwendung eines Fahrtschreibers gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Fahrer die Schicht und die Pausen jeweils bei Beginn und Ende für jeden Fahrer auf dem Schaublatt besonders zu vermerken. Der Unternehmer hat bei Verwendung eines Fahrtschreibers dem Fahrer vor Beginn der Fahrt Schaublätter in ausreichender Anzahl auszuhändigen; Absatz 6 Satz 5 bis 10 gilt entsprechend. Hat der Fahrer eines mit einem Kontrollgerät nach Anhang I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüsteten Fahrzeugs in der laufenden Woche oder am letzten Tag der Vorwoche ein Fahrzeug gelenkt, das mit einem Kontrollgerät nach Anhang I zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist, hat er insoweit ebenfalls die Schaublätter während der Fahrt mitzuführen und den Kontrollbeamten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(8) Weitergehende arbeitsrechtliche Beschränkungen und Pflichten zugunsten der Arbeitnehmer bleiben unberührt.

(9) Unberührt bleibt die Pflicht des Kraftfahrzeugführers, das Fahrzeug nur zu lenken, solange er in der Lage ist, es sicher zu führen.

## § 2

### **Kontrollgerät nach Anhang I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85**

(1) Ein Fahrer, der ein Fahrzeug lenkt, das in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fällt, oder der Lenk- oder Ruhezeiten nach § 1 dieser Verordnung einzuhalten hat und dabei ein Kontrollgerät gemäß Anhang I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betreibt, hat das Kontrollgerät entsprechend Artikel 13, Artikel 14 Abs. 1 Unterabs. 2, Abs. 4 Buchstabe a Unterabs. 3 Satz 2 oder 3, Artikel 15 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 oder 2, Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 1, Abs. 2 Unterabs. 2 oder 3, Abs. 3, 5a und 7, Artikel 16 Abs. 2 Unterabs. 1 und Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zu bedienen und die Benutzerführung zu beachten.

(2) Die in Artikel 15 Abs. 3 zweiter Gedankenstrich Buchstabe b bis d der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeiträume müssen bei Übernahme des Fahrzeugs auf der Fahrerkarte unter Benutzung der im Kontrollgerät vorgesehenen manuellen Eingabemöglichkei-

ten eingetragen werden, wenn der Fahrer vor Übernahme des Fahrzeugs solche Zeiten verbracht hat.

(3) Wenn die Fahrerkarte beschädigt ist, Fehlfunktionen aufweist oder sich nicht im Besitz des Fahrers befindet, hat der Fahrer zu Beginn seiner Fahrt die Angaben zu dem von ihm verwendeten Fahrzeug auszudrucken, auf diesem Ausdruck Geburts- und Familiennamen und Vornamen sowie die Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins einzutragen, seine Unterschrift anzubringen sowie die in Artikel 15 Abs. 3 zweiter Gedankenstrich Buchstabe b bis d der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeiten einzutragen. Am Ende seiner Fahrt hat der Fahrer die von dem Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten auszudrucken, auf dem Ausdruck die Zeiten der nicht als Fahrtätigkeit geltenden Tätigkeiten, die seit dem Ausdruck zu Beginn der Fahrt durchgeführt worden sind, Geburts- und Familiennamen und Vornamen sowie die Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins einzutragen und seine Unterschrift anzubringen. Die Ausdrücke sind den zuständigen Kontrollbeamten vom Fahrer auf Verlangen vorzulegen. Die Ausdrücke sind vom Unternehmer zwei Jahre aufzubewahren und den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen.

(4) Bei Einsatz von Mietfahrzeugen, deren Verwendung in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder dieser Verordnung fällt, hat der Unternehmer, der ein Mietfahrzeug anmietet, zu Beginn und am Ende des Mietzeitraumes durch Verwendung der Unternehmenskarte sicherzustellen, dass die Daten des Fahrzeugspeichers über die mit den Fahrzeugen durchgeführten Fahrten übertragen und bei ihm gespeichert werden. Ist dies in begründeten Ausnahmefällen nicht möglich, ist zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums ein Ausdruck wie bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Karte zu fertigen. Der Fahrer hat den Ausdruck unverzüglich nach Erhalt an den Unternehmer weiterzuleiten, der ihn aufzubewahren hat.

(5) Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes spätestens alle 3 Monate, beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass die Daten der Fahrerkarten, spätestens alle 28 Tage, beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Der Fahrer hat hierzu dem Unternehmen die Fahrerkarte und die Ausdrücke nach Absatz 3 zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat alle sowohl von den Kontrollgeräten als auch von den Fahrerkarten kopierten Daten zwei Jahre lang zu speichern und auf Verlangen einer zur Kontrolle befugten Stelle

entweder unmittelbar oder durch Datenfernübertragung oder auf einem durch die zuständige Behörde zu bestimmenden Datenträger zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat von allen kopierten Daten unverzüglich Sicherheitskopien zu erstellen, die auf einem gesonderten Datenträger zu speichern sind.

(6) Unternehmen, die Fahrzeuge vermieten, haben dem Mieter des Fahrzeugs diejenigen Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes, die sich auf die vom Mieter durchgeführten Beförderungen beziehen und auf die dieser nicht unmittelbar zugreifen kann,

1. auf dessen Verlangen sowie
2. nach Beendigung des Mietverhältnisses, spätestens drei Monate nach dessen Beginn oder der letzten Datenübermittlung,

zur Verfügung zu stellen. Dabei sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleisten; im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden.

## **Abschnitt 2 Organisation**

### **§ 3**

#### **Zertifizierungsinfrastruktur**

Die Aufgaben der für die Umsetzung des Zertifizierungsverfahrens nach Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verantwortlichen Stellen ergeben sich aus der Anlage 2. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nimmt die Aufgaben der Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaates (D-Member State Authority - D-MSA) wahr. Deutsche Zertifizierungsstelle (D-Certification Authority - D-CA) ist das Kraftfahrt-Bundesamt. Die für die Kontrollgerätkartenausgabe zuständigen Behörden oder Stellen (D-Card Issuing Authorities - D-CIA's) werden von den Ländern bestimmt.

### **Abschnitt 3**

#### **Kontrollsystem nach EG-Verordnungen**

### **§ 4**

#### **Allgemeines**

(1) Die zum Betrieb des Kontrollgerätes nach Anhang I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erforderlichen Kontrollgerätkarten (Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten) werden nach den Mustern gemäß Anhang I B, Abschnitt IV zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in Verbindung mit Anlage 3 zu dieser Verordnung gefertigt. Fahrer-, Werkstatt- und Unternehmenskarten werden auf Antrag erteilt.

Antragsberechtigt sind:

1. für die Fahrerkarte
  - a) inländische Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis nach Muster 1 der Anlage 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung,
  - b) im Übrigen Inhaber einer Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die dazu berechtigt, Fahrzeuge zu führen, für die Lenk- und Ruhezeiten

nach der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 beziehungsweise § 1 dieser Verordnung zu beachten sind,

2. für die Werkstattkarte die nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannten oder beauftragten Werkstätten, Hersteller von Kontrollgeräten sowie Fahrzeughersteller,
3. für die Unternehmenskarte Unternehmen, deren Fahrpersonal Beförderungen durchführt, die unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen, oder das Lenk- und Ruhezeiten nach § 1 dieser Verordnung einzuhalten hat.

Erfolgt der Antrag auf unpersönlichem Weg, ist eine Kopie der nach den §§ 5, 7 oder 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Im Rahmen des Antragsverfahrens hat eine Überprüfung der Identität des Antragstellers sowie der Übereinstimmung der vorgelegten Kopien mit den Originalen stattzufinden.

(2) Die Kontrollgerätkarten werden von den nach Landesrecht zuständigen Behörden oder Stellen ausgegeben.

(3) Der Antrag auf Erneuerung der Fahrer- und Unternehmenskarte darf frühestens sechs Monate, der auf Erneuerung der Werkstattkarte frühestens einen Monat vor Ablauf der Gültigkeit der Karte gestellt werden. Den Anträgen sind die nach den §§ 5, 7 oder 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen.

Inhaber einer Werkstattkarte haben spätestens nach fünf Jahren eine aktuelle Bescheinigung nach § 7 Abs. 2 Nr. 5, spätestens nach zwei Jahren einen erneuten Schulungsnachweis nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 und spätestens nach drei Jahren ein polizeiliches Führungszeugnis nach § 7 Abs. 2 Nr. 9 vorzulegen. Die in Satz 3 genannten Fristen beginnen mit dem Datum des letzten Nachweises. Die in Artikel 14 Abs. 4a Unterabs. 5 und 6, Artikel 12 Abs. 1 Unterabs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Fristen beginnen erst mit der vollständigen Vorlage aller nach den §§ 5, 7 oder 9 erforderlichen Antragsunterlagen und Angaben.

(4) Wird eine Kontrollgerätkarte wegen Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl einer vorhandenen Karte beantragt, hat der Antragsteller der ausstellenden Behörde oder Stelle vorzulegen:

1. bei Verlust eine schriftliche Erklärung über den Verlust, ,
2. bei Diebstahl den Nachweis einer Anzeige,

3. bei Beschädigung oder Fehlfunktion die zu erneuernde Karte.

Dem Antrag sind die nach §§ 5, 7 oder 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Der Inhaber der Kontrollgerätkarte hat auf Verlangen der Behörde oder Stelle, welche die Ersatzkarte ausstellt, eine Versicherung an Eides statt abzugeben, dass und aus welchen Gründen er die Kontrollgerätkarte nicht zurückgeben kann. Mit Ausstellung der Ersatzkarte verliert die ersetzte Karte ihre Gültigkeit. Eine wiederaufgefundene Karte ist der Behörde zurückzugeben. Beträgt die Restlaufzeit der zu ersetzenden Karte weniger als sechs Monate, ist die Karte zu erneuern. Absatz 3 Satz 5 gilt mit der Maßgabe, dass die Fristen erst beginnen, wenn alle erforderlichen Antragsunterlagen und Angaben vorliegen und die ausstellende Behörde oder Stelle Kenntnis von der Kartenummer erhält.

(5) Bei Verlust einer Kontrollgerätkarte unterrichtet der Karteninhaber unverzüglich die Behörde oder Stelle, welche die Karte erteilt hat. Die Behörde oder Stelle meldet den Verlust dem Kontrollgerätkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt.

## § 5

### Fahrerkarte

(1) Der Antragsteller hat folgende Unterlagen vorzulegen:

1. a) Inländische Antragsteller eine Fahrerlaubnis nach Muster 1 der Anlage 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung,  
b) im Übrigen eine Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die dazu berechtigt, Fahrzeuge zu führen, für die Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 beziehungsweise § 1 dieser Verordnung zu beachten sind,
2. einen Nachweis über den Wohnsitz im Inland und Anschrift,
3. Nachweise über Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, sowie
4. ein Lichtbild vor hellem Hintergrund in der Größe 35 mm x 45 mm, das den Antragsteller ohne Kopfbedeckung im Halbprofil zeigt.

- (2) Die zuständige Behörde oder Stelle prüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Bewerber mitgeteilten Daten.
- (3) Jeder Fahrer erhält nur eine Fahrerkarte. Vor der Ausstellung einer Fahrerkarte erfolgen durch die zuständige Behörde oder Stelle Anfragen bei dem zentralen Fahrerlaubnisregister, dem zentralen Kontrollgerätregister und den Fahrerkartenregistern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, ob das vorgelegte Führerscheindokument gültig ist und ob dem Antragsteller bereits anderweitig eine Fahrerkarte ausgestellt wurde. Zu diesem Zweck dürfen die nach § 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 11 und 15 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) in der jeweils geltenden Fassung im Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten im automatisierten Verfahren abgerufen werden.
- (4) Die Fahrerkarte darf keinem Dritten zur Nutzung überlassen werden. Der Fahrer hat die Fahrerkarte während der Fahrt mitzuführen und den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.
- (5) Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte beträgt bei der Erstaussstellung und Erneuerung fünf Jahre. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. Bei der Erneuerung auf Grund von Beschädigung oder Fehlfunktion beginnt sie mit dem Datum der Personalisierung. Bei der Erneuerung auf Grund des Ablaufs der Gültigkeitsdauer beginnt die Gültigkeitsdauer der neuen Fahrerkarte mit dem Tag, der dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der vorherigen Fahrerkarte folgt. Wird eine Fahrerkarte ersetzt, entspricht die Gültigkeitsdauer der Gültigkeitsdauer der ersetzten Karte.

## § 6

### **Mitführen der abgelaufenen Fahrerkarte**

Der Fahrer hat auch nach Ablauf der Gültigkeit die Fahrerkarte noch mindestens sieben Tage im Fahrzeug mitzuführen. Bei Umtausch der Fahrerkarte entsprechend Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 hat der Fahrer die Ausdrücke seiner Tätigkeiten für die dem Umtausch vorausgehenden sieben Tage ebenfalls sieben Tage mitzuführen.

### Werkstattkarte

- (1) Die Werkstattkarte wird nur erteilt, wenn der Antragsteller als Unternehmer oder die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufene Person sowie die verantwortliche Fachkraft zuverlässig und fachlich geeignet sind.
  
- (2) Der Antragsteller hat folgende Angaben zu machen und durch Unterlagen nachzuweisen:
  1. Name, Anschrift und Sitz der Werkstatt, des Herstellers von Kontrollgeräten oder des Fahrzeugherstellers,
  2. Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt der nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Person,
  3. Gewerbeanmeldung,
  4. Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt sowie die aktuelle Wohnsitzanschrift der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird,
  5. eine aktuelle Anerkennung der Werkstatt nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
  6. Auszug aus dem Gewerbezentralregister zur Vorlage bei der Behörde,
  7. einen Schulungsnachweis der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird, entsprechend der Richtlinie für die Durchführung von Schulungen der verantwortlichen Fachkräfte, die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte nach § 57b Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung durchführen,
  8. schriftliche, von der verantwortlichen Fachkraft handschriftlich zu bestätigende Erklärung über das mit der verantwortlichen Fachkraft, für den die Werkstattkarte beantragt wird, bestehende Arbeitsverhältnis oder eine Kopie des Arbeitsvertrages,
  9. polizeiliches Führungszeugnis der verantwortlichen Fachkraft und der nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Person zur Vorlage bei der Behörde.
  
- (3) Die antragsbearbeitende Behörde oder Stelle prüft die Zuverlässigkeit anhand der vorgelegten Unterlagen. Die erforderliche Zuverlässigkeit besitzen Personen in der Regel nicht, die
  1. wegen eines Verbrechens oder
  2. wegen Betruges, Urkundenfälschung, Fälschung technischer Aufzeichnungen oder Täuschung im Rechtsverkehr bei Datenverarbeitung



zu einer Freiheitsstrafe rechtskräftig verurteilt worden sind.

(4) Die zuständige Behörde oder Stelle stellt durch Abruf beim zentralen Kontrollgerätkartenregister sicher, dass die verantwortliche Fachkraft nur eine Werkstattkarte pro Arbeitsverhältnis erhält.

(5) Die Werkstattkarte wird dem Unternehmen gegen Empfangsbestätigung ausgehändigt. Sie ist Eigentum des Unternehmens. Die zur Benutzung der Werkstattkarte erforderliche persönliche Identifikationsnummer wird der verantwortlichen Fachkraft an ihre Privatanschrift übersandt.

(6) Die Gültigkeitsdauer der Werkstattkarte beträgt ein Jahr. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. § 5 Abs. 5 Satz 3 bis 5 gilt entsprechend.

## § 8

### **Wegfall von Erteilungsvoraussetzungen**

(1) Ist eine der Erteilungsvoraussetzungen nachträglich entfallen, so ist dies unverzüglich der zuständigen Behörde oder Stelle zu melden; die Werkstattkarte ist innerhalb einer von dieser festzusetzenden Frist an sie zurückzugeben. Die zuständige Behörde oder Stelle hat im Falle des Wegfalls der Erteilungsvoraussetzungen, insbesondere im Falle der missbräuchlichen Verwendung, die Rückgabe der Werkstattkarte zu verlangen. Rückgabepflichtig sind sowohl der Unternehmer, die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufene Person als auch die verantwortliche Fachkraft. Scheidet die verantwortliche Fachkraft aus der Werkstatt aus, hat der Unternehmer oder die vertretungsberechtigte Person die Werkstattkarte unverzüglich zurückzugeben. Ist dem Unternehmer oder der vertretungsberechtigten Person eine Rückgabe nicht möglich, ist die ausgebende Behörde oder Stelle unverzüglich zu unterrichten.

(2) Wird die Werkstattkarte wegen missbräuchlicher Verwendung zurückgenommen, unterrichtet die zuständige Behörde oder Stelle das Zentrale Kontrollgerätkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt.

## § 9

### **Unternehmenskarte**

- (1) Der Antragsteller hat folgende Angaben zu machen und durch Unterlagen nachzuweisen:
1. Name, Anschrift und Sitz des Unternehmens,
  2. Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt sowie Anschrift des Unternehmers, bei juristischen Personen der nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Person sowie einer für den Fahrzeugeinsatz verantwortlichen Person,
  3. bei Erstaussstellung Gewerbeanmeldung.
- (2) Die Unternehmenskarten werden an den Unternehmer oder an die für den Fahrzeugeinsatz verantwortliche Person ausgegeben. Der Unternehmer sorgt für die ordnungsgemäße Verwendung der Karten.
- (3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass zu Beginn und am Ende des Fahrzeugeinsatzes für das Unternehmen die Unternehmenskarte in das Kontrollgerät eingegeben wird, um den Einsatz des Fahrzeugs dem Unternehmen zuzuordnen.
- (4) Die Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte beträgt fünf Jahre. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. § 5 Abs. 5 Satz 3 bis 5 gilt entsprechend.

## § 10

### **Kontrollkarte**

Die Kontrollkarten werden an die für die Kontrolle der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen Behörden und Stellen ausgegeben. Die Kontrollkarte weist die Kontrollbehörde aus und ermöglicht das Lesen, Ausdrucken und Herunterladen der im Massespeicher des Kontrollgerätes oder auf Fahrerkarten gespeicherten Daten. Die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte beträgt fünf Jahre.

#### **Abschnitt 4**

### **Zentrales Kontrollgerätregister**

#### **§ 11**

#### **Führung und Zweckbestimmung des Registers**

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt führt nach § 2 Nr. 4 des Fahrpersonalgesetzes das Zentrale Kontrollgerätregister zum Nachweis der von den zuständigen Behörden oder Stellen ausgegebenen Kontrollgerätregisterkarten im Sinne des Anhangs I B Abschnitt IV zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Darin werden erfasst die Identifizierungsdaten der Fahrer, verantwortlichen Fachkräfte, Unternehmen und Behörden, denen Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- oder Kontrollkarten ausgestellt worden sind, und die Identifizierungsdaten der ausgestellten, abhanden gekommenen und defekten Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten.

(2) Das Register wird geführt zur Speicherung von Identifizierungsdaten, die erforderlich sind, um feststellen zu können, welche Karten eine Person, ein Unternehmen oder eine Kontrollbehörde besitzt oder welche Karten abhanden gekommen oder beschädigt sind.

#### **§ 12**

#### **Inhalt des Registers**

Im Zentralen Kontrollgerätregister werden gespeichert über

1. Fahrerregisterkarten folgende Daten:
  - a) Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Doktorgrad und Geschlecht,
  - b) Kontrollgerätregisterkartennummer und die vom Chiphersteller eingebrachte Chipkennung,
  - c) Tag des Beginns und des Ablaufs der Gültigkeit der Fahrerregisterkarte,
  - d) Tag der Produktion der Fahrerregisterkarte,
  - e) Status der Fahrerregisterkarte,
  - f) antragsbearbeitende und mitteilende Behörde oder Stelle einschließlich der für die Antragsbearbeitung verantwortlichen Person,
  - g) Fahrerregisterkartennummer einschließlich Ausgabestaat,
  - h) bei Verlust oder Diebstahl das Datum des Abhandenkommens der Fahrerregisterkarte;

2. Werkstattkarten folgende Daten:

- a) Name und Anschrift der Werkstatt, des Herstellers von Kontrollgeräten oder des Fahrzeugherstellers, bei der Anschrift zusätzlich die statistische Kennziffer des Firmensitzes sowie der Standortgemeinde und des Gemeindeteils,
- b) Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Doktorgrad und Geschlecht der nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Person,
- c) Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Doktorgrad und Geschlecht der Person, auf die die Karte nach § 7 Abs. 2 Nr. 4 ausgestellt wurde,
- d) Kontrollgerätkartennummer und die vom Chiphersteller eingebrachte Chipkennung,
- e) Tag des Beginns und des Ablaufs der Gültigkeit der Werkstattkarte,
- f) Tag der Produktion der Werkstattkarte,
- g) Status der Werkstattkarte,
- h) antragsbearbeitende und mitteilende Behörde oder Stelle einschließlich der für die Antragsbearbeitung verantwortlichen Person,
- i) bei Verlust oder Diebstahl das Datum des Abhandenkommens der Werkstattkarte;

3. Unternehmenskarten folgende Daten:

- a) Name des Unternehmens sowie Anschrift, bei der Anschrift zusätzlich die statistische Kennziffer des Firmensitzes sowie der Standortgemeinde und des Gemeindeteils,
- b) Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Doktorgrad und Geschlecht des Unternehmers bzw. bei juristischen Personen der nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Person, auf die die Karte nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 ausgestellt wurde,
- c) Kontrollgerätkartennummer und die vom Chiphersteller eingebrachte Chipkennung,
- d) Tag des Beginns und des Ablaufs der Gültigkeit der Unternehmenskarte,
- e) Tag der Produktion der Unternehmenskarte,
- f) antragsbearbeitende und mitteilende Behörde oder Stelle einschließlich der für die Antragsbearbeitung verantwortlichen Person,
- g) Status der Unternehmenskarte,
- h) bei Verlust oder Diebstahl das Datum des Abhandenkommens der Unternehmenskarte;

4. Kontrollkarten folgende Daten:

- a) Name der Behörde sowie Anschrift,

- b) Kontrollgerätkartenummer und die vom Chiphersteller eingebrachte Chipkennung,
- c) Tag des Beginns und des Ablaufs der Gültigkeit der Kontrollkarte,
- d) Tag der Produktion der Kontrollkarte,
- e) Status der Kontrollkarte,
- f) bei Verlust oder Diebstahl das Datum des Abhandenkommens der Kontrollkarte.

### § 13

#### **Löschung von Eintragungen im Zentralen Kontrollgerätkartenregister**

Die Daten über Kontrollgerätkarten werden ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeitsdauer gelöscht.

### § 14

#### **Mitteilung an das Zentrale Kontrollgerätkartenregister im automatisierten Dialogverfahren**

- (1) Die für die Antragsbearbeitung zuständige Behörde oder Stelle teilt dem Zentralen Kontrollgerätkartenregister unverzüglich die zu speichernden oder zu einer Änderung einer Eintragung führenden Daten im automatisierten Dialogverfahren mit; sie teilt dem Personalisierer die zur Personalisierung notwendigen Daten mit.
- (2) Zuständige ausländische Stellen sind berechtigt, Statusänderungen zu Kontrollgerätkarten im automatisierten Dialogverfahren an das Zentrale Kontrollgerätkartenregister zu übermitteln.
- (3) Der Personalisierer teilt dem Zentralen Kontrollgerätkartenregister unverzüglich jeweils nach Produktion und Versand einer Kontrollgerätkarte eine entsprechende Information hierüber mit.

**§ 15**

**Übermittlung von Daten an inländische Behörden und Stellen  
durch Abruf im automatisierten Verfahren**

Die im Zentralen Kontrollgerätregister gespeicherten Daten dürfen an die hierfür zuständigen Behörden und Stellen durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder darauf beruhender Rechtsvorschriften,
2. für Verkehrs- oder Grenzkontrollen,
3. für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten,
4. für die Verfolgung von Straftaten.

**§ 16**

**Übermittlung von Daten an ausländische Behörden und Stellen  
durch Abruf im automatisierten Verfahren**

Die im Zentralen Kontrollgerätregister über Fahrerkarten und Werkstattkarten gespeicherten Daten dürfen an die hierfür zuständigen Behörden und Stellen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder darauf beruhender Rechtsvorschriften oder
2. für Verkehrskontrollen,
3. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs oder
4. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen.

§ 17

**Einrichtung und Betrieb der automatisierten Abrufverfahren**

Die Einrichtung und der Betrieb der automatisierten Abrufverfahren richten sich nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes.

**Abschnitt 5**

**Ausnahmen**

§ 18

**Ausnahmen gemäß Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85**

(1) Gemäß Artikel 13 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 werden im Geltungsbereich des Fahrpersonalgesetzes folgende Fahrzeugkategorien von der Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 ausgenommen:

1. Fahrzeuge, die von Behörden für öffentliche Dienstleistungen verwendet werden, die nicht im Wettbewerb mit dem Kraftverkehrsgewerbe stehen;
2. Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereibetrieben zur Güterbeförderung in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs verwendet werden;
3. Fahrzeuge, die zum Transport von Tierkörpern, Tierkörperteilen oder Erzeugnissen im Sinne des Tierkörperbeseitigungsgesetzes eingesetzt werden, soweit für diese Rohmaterialien eine Pflicht zur Beseitigung in einer Tierkörperbeseitigungsanstalt besteht;
4. Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten oder Schlachthäusern und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden;
5. Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs als Verkaufswagen auf örtlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf oder für ambulante Bank-, Wechsel- oder Spargeschäfte verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind;

6. Fahrzeuge, die im Rahmen der Religionsausübung, zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen verwendet werden und für diesen Zweck besonders ausgestattet sind;
7. Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer in Ausübung eines Berufes benötigt; Voraussetzung ist, dass das Führen des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;
8. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2300 km<sup>2</sup> verkehren, welche mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebietes weder durch eine Brücke noch durch eine Furt, noch durch einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind;
9. Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und elektrisch betrieben werden, sofern diese Fahrzeuge nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie zugelassen sind, den Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich der Anhänger oder der Sattelanhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt, gleichgestellt sind;
10. Fahrzeuge, die zur Ausbildung von Fahrschülern und Fahrlehrern (§ 5 Abs. 1 und § 12 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307) in ihrer jeweils geltenden Fassung) sowie für die entsprechenden Prüfungen (Anlage 7 zu § 17 Abs. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) in der jeweils geltenden Fassung und §§ 15 und 18 der Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307, 2331) in der jeweils geltenden Fassung) verwendet werden;
11. Traktoren (Zugmaschinen), die ausschließlich land- oder forstwirtschaftlichen Arbeiten dienen.

(2) Gemäß Artikel 5 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird für Beförderungen in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs das Mindestalter der Beifahrer zum Zwecke der Berufsausbildung auf das vollendete 16. Lebensjahr herabgesetzt.

(3) Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 findet auch auf den innerstaatlichen Personenverkehr (außer Linienverkehr) auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland Anwendung.



## **Abschnitt 6**

### **Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**

#### **§ 19**

#### **Kontrollgeräte nach dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**

Auf Grund des Artikels 3 Abs. 1 und des Artikels 10 Abs. 1 des AETR in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 hat der Unternehmer in Fahrzeuge, die dem AETR unterliegen und mit denen das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland befahren wird, vor Antritt derartiger Fahrten Kontrollgeräte einbauen zu lassen. Die Kontrollgeräte nach Satz 1 sind von dem Fahrer zu benutzen. Die Kontrollgeräte sind nach den Artikeln 10 und 11 des Anhangs zum AETR zu betreiben. Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Kontrollgeräte richten sich nach den Vorschriften des AETR einschließlich seines Anhangs und der Anlagen. Kontrollgeräte im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erfüllen die Anforderungen nach Satz 4.

## **Abschnitt 7**

### **Sonstige Vorschriften**

#### **§ 20**

#### **Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage**

(1) Fahrer, die die in Artikel 15 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder Kapitel III Artikel 11 des Anhangs zum AETR sowie dieser Verordnung vorgeschriebenen Schaublätter oder Aufzeichnungen nicht vorlegen können, weil sie an diesen Tagen kein Fahrzeug oder nur solche Fahrzeuge gelenkt haben, für deren Führen eine Nachweispflicht nicht besteht, haben in folgenden Fällen dem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen für diese Tage eine Bescheinigung des Unternehmers oder einen anderen geeigneten Nachweis vorzulegen:

1. für die Tage der laufenden Woche,
2. für den letzten Tag der Vorwoche.

Der Unternehmer hat den betroffenen Fahrern eine solche Bescheinigung vor Fahrtantritt unter Angabe von Gründen auszustellen und auszuhändigen. Die Bescheinigung ist vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person zu unterzeichnen.

(2) In den Fällen, in denen eine solche Bescheinigung nicht ausgestellt werden konnte, weil die berücksichtigungsfreien Tage unterwegs angefallen sind, hat der Unternehmer auf Verlangen der Kontrollbehörde nachträglich eine Bescheinigung auszustellen oder vorzulegen.

(3) Artikel 14 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gilt entsprechend.

## **Abschnitt 8**

### **Ordnungswidrigkeiten**

#### **§ 21**

### **Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Unternehmer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Abs. 5 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass die dort genannten Vorschriften eingehalten werden,
2. entgegen § 1 Abs. 6 Satz 9, auch in Verbindung mit Satz 3 Abs. 7 Satz 3, oder Abs. 6 Satz 10 eine Aufzeichnung oder ein Schaublatt nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt, eine Aufzeichnung nicht oder nicht rechtzeitig prüft oder eine Maßnahme nicht oder nicht rechtzeitig ergreift,
3. entgegen § 1 Abs. 7 Satz 3 ein Schaublatt nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
4. entgegen § 2 Abs. 3 einen Ausdruck Satz 4 nicht oder nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
5. entgegen § 2 Abs. 4 Satz 1 nicht sicherstellt, dass die Daten des Fahrzeugspeichers übertragen und gespeichert werden,
6. entgegen § 2 Abs. 5 Satz 1 oder 2 nicht sicherstellt, dass die dort genannten Daten kopiert werden,
7. entgegen § 2 Abs. 5 Satz 4 Daten nicht oder nicht mindestens zwei Jahre speichert oder nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,

8. entgegen § 2 Abs. 5 Satz 5 eine Sicherheitskopie nicht oder nicht rechtzeitig erstellt,
9. entgegen § 2 Abs. 6 Satz 1 Daten nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
10. entgegen § 19 Satz 1 ein Kontrollgerät nicht oder nicht rechtzeitig einbauen lässt oder
11. entgegen § 20 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 eine dort genannte Bescheinigung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig ausstellt, nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Fahrer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Abs. 1 oder 3 Nr. 1 Satz 1 oder Nr. 2 Satz 2 Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen oder Ruhezeiten nicht einhält,
2. entgegen § 1 Abs. 6 Satz 1 oder 6, jeweils auch in Verbindung mit Abs. 7 Satz 3, eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder eine Aufzeichnung oder ein Schaublatt nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
3. entgegen § 1 Abs. 7 Satz 1 ein Kontrollgerät oder einen Fahrtschreiber nicht oder nicht richtig betreibt,
4. entgegen § 1 Abs. 7 Satz 2 die Schicht oder die Pausen auf dem Schaublatt nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig vermerkt,
5. entgegen § 1 Abs. 7 Satz 5 die Schaublätter nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig zur Prüfung aushändigt,
6. entgegen § 2 Abs. 1 ein Kontrollgerät nicht oder nicht richtig bedient oder die Benutzerführung nicht oder nicht richtig beachtet,
7. entgegen § 2 Abs. 2 einen dort genannten Zeitraum auf der Fahrerkarte nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig einträgt,
8. entgegen § 2 Abs. 3 Satz 1 oder 2 eine dort genannte Angabe oder eine dort genannte Zeit nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig einträgt oder die Unterschrift nicht oder nicht rechtzeitig anbringt,
9. entgegen § 2 Abs. 3 Satz 3 einen Ausdruck nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
10. entgegen § 2 Abs. 4 Satz 3 den Ausdruck nicht oder nicht rechtzeitig weiterleitet,
11. entgegen § 5 Abs. 4 Satz 1 die Fahrerkarte einem Dritten zur Nutzung überlässt,
12. entgegen § 5 Abs. 4 Satz 2 die Fahrerkarte nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig zur Prüfung aushändigt,

13. entgegen § 6 die abgelaufene Fahrerkarte oder den Ausdruck nicht oder nicht mindestens sieben Tage mitführt,
14. entgegen § 19 Satz 2 ein Kontrollgerät nicht benutzt oder
15. entgegen § 20 Abs. 1 Satz 1 eine Bescheinigung oder einen Nachweis nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig vorlegt.

## § 22

### Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Unternehmer gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1, 1986 Nr. L 206 S. 36), geändert durch Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 (ABl. EG Nr. L 226 S. 4), verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 5 Abs. 1, 2 oder 3 einen Fahrer oder Beifahrer einsetzt, der die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt,
2. entgegen Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1, Unterabs. 2 oder 4 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 4 Satz 1 oder Artikel 8 Abs. 1, 2 oder 6, jeweils in Verbindung mit Artikel 15 Abs. 1, nicht dafür sorgt, dass die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten eingehalten werden,
3. entgegen Artikel 14 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2, 3 oder 4 einen Linienfahrplan oder einen Arbeitszeitplan nicht, nicht richtig oder nicht vollständig ausarbeitet oder
4. entgegen Artikel 14 Abs. 6 Satz 1 den Arbeitszeitplan nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Fahrer gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 5 Abs. 1 oder 2 Unterabs. 1 ein Fahrzeug führt, ohne das dort festgesetzte Mindestalter erreicht zu haben,

2. entgegen Artikel 5 Abs. 2 Unterabs. 2 ein Fahrzeug führt, ohne den dort festgesetzten Anforderungen zu entsprechen,
3. entgegen Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1, Unterabs. 2 oder 4 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 4 Satz 1, Artikel 8 Abs. 1, 2 oder 6 oder Artikel 9 Unterabs. 2 die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten nicht einhält,
4. entgegen Artikel 12 Satz 2 Art oder Grund einer Abweichung von den Bestimmungen nicht vermerkt oder
5. entgegen Artikel 14 Abs. 5 einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan oder eine Ausfertigung des Linienfahrplanes nicht mit sich führt.

### § 23

#### **Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85**

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Unternehmer gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 432/2004 der Kommission vom 5. März 2004 (ABl. EU Nr. 71 S. 3), verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 3 Abs. 1 Halbsatz 1 ein Kontrollgerät nicht einbaut oder nicht benutzt,
2. entgegen Artikel 13 für das ordnungsgemäße Funktionieren des Kontrollgeräts oder die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes oder der Fahrerkarte nicht sorgt,
3. entgegen Artikel 14 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 eine ausreichende Anzahl Schaublätter nicht aushändigt,
4. entgegen Artikel 14 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 2 ein Schaublatt aushändigt, das sich für das eingebaute Kontrollgerät nicht eignet,
5. entgegen Artikel 14 Abs. 1 Unterabs. 2 nicht dafür Sorge trägt, dass der dort genannte Ausdruck ordnungsgemäß erfolgen kann,
6. entgegen Artikel 14 Abs. 2 Satz 1 Halbsatz 1 oder Satz 2 ein Schaublatt nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt, nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder

7. entgegen Artikel 16 Abs. 1 Unterabs. 1, auch in Verbindung mit Unterabs. 2, eine Reparatur nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig durchführen lässt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Fahrer gegen die VO (EWG) Nr. 3821/85 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 3 Abs. 1 Halbsatz 1 ein Kontrollgerät nicht benutzt,
2. entgegen Artikel 13 für das ordnungsgemäße Funktionieren des Kontrollgeräts oder die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes oder der Fahrerkarte nicht sorgt,
3. entgegen Artikel 14 Abs. 1 Unterabs. 2 nicht dafür Sorge trägt, dass der dort genannte Ausdruck ordnungsgemäß erfolgen kann,
4. entgegen Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe a Unterabs. 3 Satz 2 oder 3 eine andere Fahrerkarte, eine defekte Fahrerkarte oder eine Fahrerkarte, deren Gültigkeit abgelaufen ist, benutzt,
5. entgegen Artikel 15 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 2 oder 3 ein Schaublatt oder eine Fahrerkarte verwendet oder entnimmt,
6. entgegen Artikel 15 Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 1 ein Schaublatt oder eine Fahrerkarte nicht benutzt,
7. entgegen Artikel 15 Abs. 2 Unterabs. 2 oder 3 oder Abs. 5 eine Eintragung oder eine Änderung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vornimmt,
8. einer Vorschrift des Artikels 15 Abs. 3 über die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt oder das Betätigen der Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes zuwiderhandelt,
9. entgegen Artikel 15 Abs. 5a Unterabs. 1 Satz 1 ein Symbol nicht oder nicht richtig eingibt,
10. entgegen Art. 15 Abs. 7 Unterabs. 1 oder 2 ein Schaublatt, die Fahrerkarte oder einen Ausdruck nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
11. entgegen Artikel 16 Abs. 2 Unterabs. 1 eine dort genannte Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht für die vorgeschriebene Dauer vermerkt,
12. entgegen Artikel 16 Abs. 2 Unterabs. 2 eine Angabe nicht oder nicht rechtzeitig ausdrücken lässt oder nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder den Ausdruck nicht oder nicht rechtzeitig mit der Unterschrift versieht oder
13. entgegen Artikel 16 Abs. 3 Unterabs. 3 die Fahrt ohne Fahrerkarte fortsetzt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Werkstattinhaber oder als Installateur vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 12 Abs. 1 Unterabs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ein Kontrollgerät einbaut oder repariert.

#### **§ 24**

##### **Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EG) Nr. 2135/98**

Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Fahrer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 2 Abs. 4 der 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. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 (ABl. EG Nr. L 274 S. 1), geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission vom 13. Juni 2002 (ABl. EG Nr. L 207 S. 1), eine Angabe nicht oder nicht rechtzeitig ausdrückt oder nicht oder nicht rechtzeitig überträgt oder das ausgedruckte Dokument nicht oder nicht rechtzeitig unterzeichnet.

#### **§ 25**

##### **Zuwiderhandlungen gegen das AETR**

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Unternehmer gegen das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 1985 (BGBl. II S. 889), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. August 1997 (BGBl. II 1550), verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 5 einen Fahrer einsetzt, der die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt,
2. entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe e das Kontrollgerät nicht oder nicht rechtzeitig in Stand setzt,
3. entgegen Artikel 10 Abs. 2 ein dort genanntes Schaublatt nicht aushändigt,

4. entgegen Artikel 10 Abs. 3 ein Schaublatt nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht mindestens zwölf Monate aufbewahrt oder den Kontrollorganen nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
5. entgegen Artikel 11 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 1 Satz 1 oder 3 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 3 Satz 1 oder Artikel 8 Abs. 1, 2, 6 oder 8 Satz 2 den Fahrbetrieb nicht so einrichtet, dass die Mitglieder des Fahrpersonals die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten einhalten können,
6. entgegen Artikel 11 Abs. 2 Satz 2 einen festgestellten Verstoß gegen das Übereinkommen nicht oder nicht rechtzeitig abstellt oder eine dort genannte Maßnahme nicht oder nicht rechtzeitig trifft oder
7. entgegen Artikel 10 des Anhangs zum AETR für das ordnungsgemäße Funktionieren oder die richtige Verwendung des Kontrollgerätes nicht sorgt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Fahrer gegen das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 5 ein Fahrzeug führt, ohne das dort festgelegte Mindestalter erreicht zu haben oder ohne den dort festgesetzten Anforderungen zu entsprechen,
2. entgegen Artikel 6 Abs. 1 Satz 1 oder 3 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 3 Satz 1 oder Artikel 8 Abs. 1, 2, 6 oder 8 Satz 2 Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen oder Ruhezeiten nicht einhält,
3. entgegen Artikel 9 Satz 2 Art oder Grund einer Abweichung nicht vermerkt,
4. entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe b oder c Zeiten der beruflichen Tätigkeiten oder Ruhezeiten auf dem Schaublatt nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise vermerkt,
5. entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe d ein dort genanntes Schaublatt nicht mit sich führt,
6. entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe e für den ordnungsgemäßen Betrieb oder das Bedienen des Kontrollgerätes nicht sorgt oder das Kontrollgerät nicht oder nicht rechtzeitig in Stand setzt,
7. entgegen Artikel 11 Abs. 1 Satz 1 oder 3 des Anhangs zum AETR ein angeschmutztes oder beschädigtes Schaublatt verwendet oder dem Reserveblatt das beschädigte Schaublatt nicht beifügt,



8. entgegen Artikel 11 Abs. 2 Satz 1 des Anhangs zum AETR ein Schaublatt nicht benutzt,
9. entgegen Artikel 11 Abs. 2 Satz 2 oder 3 des Anhangs zum AETR ein Schaublatt entnimmt oder über den Zeitraum, für den es bestimmt ist, hinaus verwendet oder
10. entgegen Artikel 11 Abs. 2 Satz 5 des Anhangs zum AETR eine Änderung nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise vornimmt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Werkstattinhaber oder als Installateur vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 9 Abs. 1 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ein Kontrollgerät einbaut oder repariert.

## **Abschnitt 9**

### **Übergangsvorschriften**

#### **§ 26**

Kontrollgerätkarten, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung von den zuständigen Behörden oder Stellen in einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geregelten Verfahren erteilt worden sind, gelten als wirksam erteilt im Sinne der §§ 4, 5, 7 und 9 dieser Verordnung.

Anlage 1 (zu § 1 Abs. 6)

1. Name, Vorname		2. Amtliches Kennzeichen				3. Tageskontrollblatt Nr.				4. Datum			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
5. ☞													
6. ⊗													
7.													
5. ☞	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
6. ⊗													
7.													
8. Ort der Fahrtaufnahme													
9. Ort der Fahrtbeendigung													
Stundenzahl													
10. Kilometerstand		bei Fahrtende		km			5. ☞						
		bei Fahrtbeginn		km			6. ⊗						
		Gesamtfahrstrecke:		km			7.						
Bemerkungen und Unterschrift													

- Erläuterungen:
- 5. = Ruhezeiten und Lenkzeitunterbrechungen
  - 6. = Lenkzeiten
  - 7. = Sonstige Arbeitszeiten einschl. Arbeitsbereitschaft

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Anlage 2 (zu § 3)

## **Digitales Kontrollgerätesystem im Straßenverkehr**

### **Zertifizierungs-Policy für die**

### **Bundesrepublik Deutschland**

(Version 1.0 in der Fassung vom 21. Januar 2005)

## **1 Einleitung**

Dieses Dokument ist die Zertifizierungs-Policy der Zertifizierungsstelle der Bundesrepublik Deutschland, im Folgenden kurz als **die CA-Policy** bezeichnet, für das digitale Kontrollgerät gemäß VO(EG) 3821/85 und Anlage 11 des Anhangs I (B) der VO(EG) 2135/98 in Verbindung mit 1360/2002 (CSM\_008). Die vorgenannte Zertifizierungsstelle wird als **D-CA** bezeichnet.

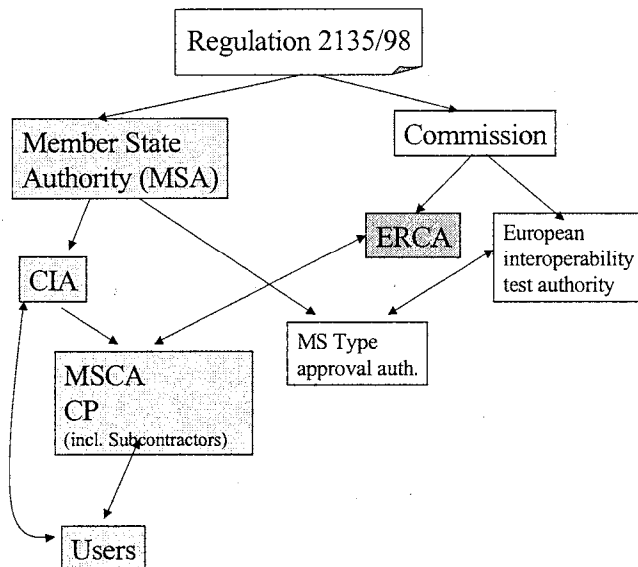
Die CA-Policy befindet sich im Einklang mit der

- Digital Tachograph System - European Root Policy (Version 2.0 Special Publication I.04.131)
- VO(EG) 3821/85
- VO(EG) 2135/98
- VO(EG) 1360/2002
- „Common Security Guideline“

## Digitales Kontrollgerät Deutsche CA-Policy Version 1.0

### 1.1 Zuständige Organisationen

Das Kontrollgerätesystem verfügt über folgende Organisation<sup>1</sup>:



Die für die Umsetzung der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 in Deutschland zuständige Stelle wird im Folgenden dem internationalen Sprachgebrauch folgend mit **D-MSA** (Deutschland-Member State Authority) bezeichnet und vom BMVBW wahrgenommen. Offizieller Ansprechpartner ist:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
Referat S35  
Robert Schuman-Platz 1  
53175 Bonn.

Die D-MSA beauftragt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit der Wahrnehmung der Aufgaben der **D-CA**. Dazu gehört insbesondere die Verantwortung für die Umsetzung der CA-Policy. Die D-CA kann die Erfüllung (von Teilen) ihrer Aufgaben externen Dienstleistern übertragen. Hierdurch wird die Verantwortung der D-CA in keiner Weise eingeschränkt.

Die Wahrnehmung der Aufgaben der **D-CIA** wird von den Bundesländern jeweils individuell bestimmt.

Der **D-CP** wird von der D-MSA bestimmt.

### 1.2 Genehmigung

Die deutsche CA-Policy wurde von der D-MSA bei der EU-Kommission zur Genehmigung vorgelegt und durch die Europäische Behörde am 16. November 2004 genehmigt<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Guideline and Template National CA policy, V 1.0

<sup>2</sup> Genehmigt wurde die Fassung in englischer Sprache, die bei Zweifelsfragen Vorrang vor der deutschen Fassung hat.

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

### **1.3 Verfügbarkeit und Kontakt-Details**

Die nationale CA Policy steht in elektronischer Form auf der Web-Seite <http://www.kba.de> zur Verfügung.

Fragen und Kontakt-Details zu dieser nationalen CA Policy sind zu richten an:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
Referat S35  
Robert Schuman-Platz 1  
53175 Bonn.

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **2 Geltungsbereich**

[r2.1]

Die Gültigkeit der CA-Policy erstreckt sich ausschließlich auf die Wahrnehmung der Aufgaben im Rahmen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002.

[r2.2]

D-MSA und D-CA stellen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten und der jeweils geltenden Rechtsvorschriften sicher, dass die von der D-CA erstellten Zertifikate und Schlüssel nur für die in der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 definierten Zwecke im Rahmen ihrer individuellen Zuständigkeiten und den relevanten gültigen Regelungen eingesetzt werden.

[r2.3]

Der Geltungsbereich der vorliegenden deutschen Policy ist in folgender Übersicht fett markiert<sup>3</sup>:

---

<sup>3</sup> Vgl. Digital Tachograph System European Root Policy, V 2.0

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

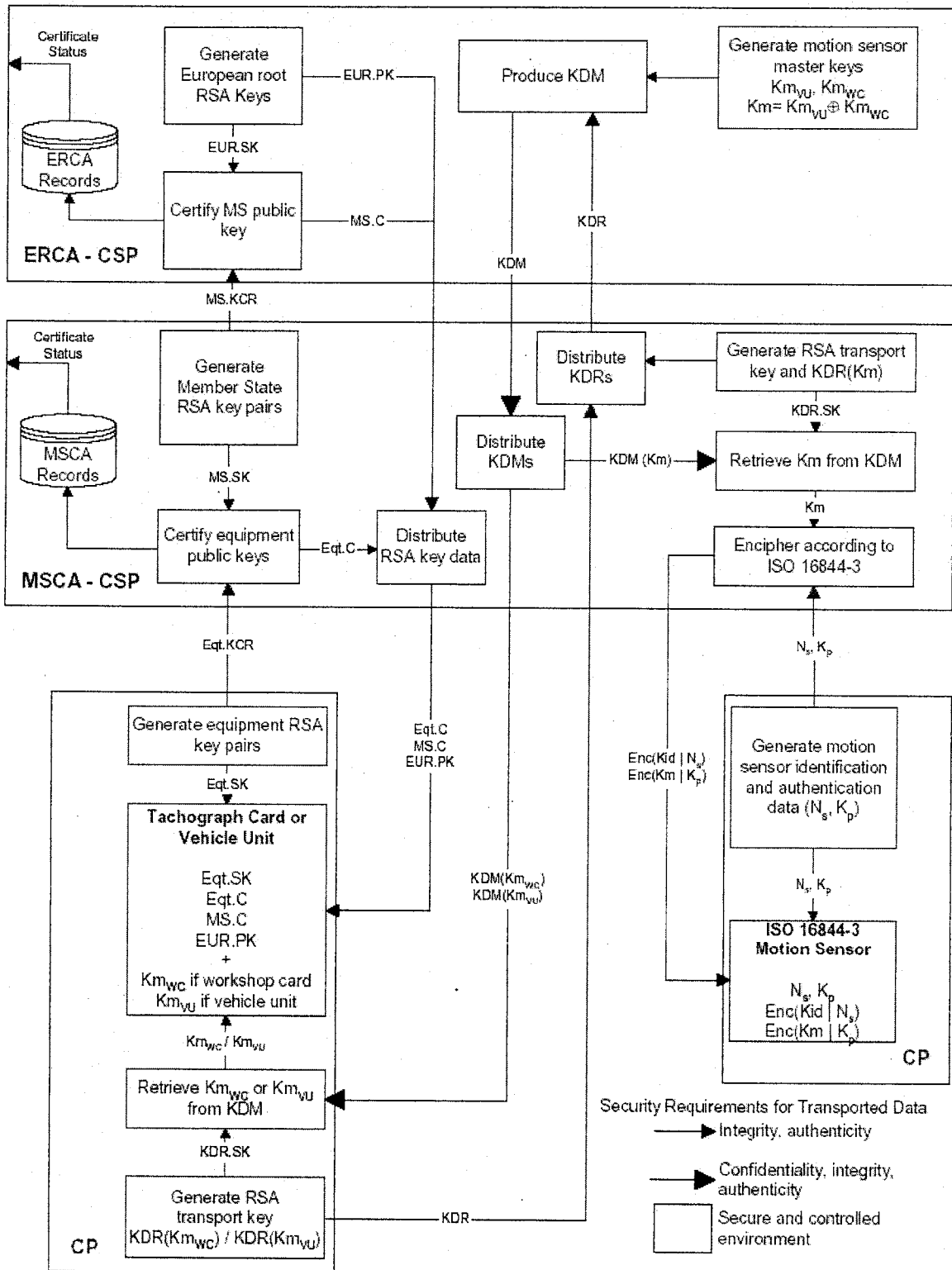


Figure 1 Description of Annex I(B) key management

**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **Allgemeine Regelungen**

### **2.1 Aufgaben und Verpflichtungen**

Dieser Abschnitt beschreibt Aufgaben und Verpflichtungen der an der Umsetzung der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 beteiligten Stellen, soweit diese den Gültigkeitsbereich der CA-Policy betreffen.

[r3.1]

Die **D-MSA**:

- a) nimmt ihre Aufgaben in Abstimmung mit den Ländern wahr.
- b) ist zuständig für die Erstellung und Aktualisierung der CA-Policy und veranlasst deren Genehmigung durch die Kommission,
- c) ernennt die D-CA und gibt diese Ernennung der Generaldirektion für Verkehr und Energie der Europäischen Union (DG TRE) bekannt,
- d) ernennt den D-CP oder lagert diese Aufgabe an einen externen Dienstleister aus,
- e) kann Überprüfungen der D-CA, der D-CP, der D-CIA, der Hersteller und weiterer externer Dienstleister durchführen oder veranlassen, wenn dies erforderlich ist,
- f) stellt sicher oder veranlasst, dass die D-CA alle für ihre Tätigkeit benötigten Informationen in korrekter Weise erhält,
- g) genehmigt das Practice Statement (PS) der D-CA und ggf. das PS weiterer externer Dienstleister,
- h) stellt sicher oder veranlasst, dass die CA-Policy den beteiligten Stellen zur Verfügung gestellt wird,
- i) informiert unverzüglich die ERCA oder eine ihrer autorisierten Stellen über alle sicherheitsrelevanten Vorfälle bei der Produktion, Personalisierung und beim Einsatz ihrer Geräte sowie der in diese eingebrachten Schlüssel und Zertifikate.

[r3.2]

Die **D-CA**:

- a) führt in ihrem Betrieb die Anforderungen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002, aller hierfür relevanten Rechtsvorschriften, der Root-Policy und dieser CA-Policy aus,
- b) erstellt ein PS, in dem mindestens die Art der Umsetzung der CA-Policy, der Root-Policy und der gesetzlichen Regelungen erläutert wird,
- c) hält die zur ordnungsgemäßen Erfüllung ihrer Aufgabe notwendigen personellen und materiellen Ressourcen bereit,
- d) trägt die Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung ihrer Aufgaben auch dann, wenn sie diese oder Teile davon an externe Dienstleister auslagert. In diesem Fall hat sie sicherzustellen, dass diese in ihrem Betrieb die relevanten Anforderungen der CA-Policy und des PS einhalten,
- e) informiert unverzüglich die D-MSA oder eine ihrer autorisierten Stellen über alle sicherheitsrelevanten Vorfälle bei der Produktion, Personalisierung und beim Einsatz ihrer Geräte sowie der in diese eingebrachten Schlüssel und Zertifikate.

[r3.3]

Die **D-CIA**:

- a) stellt sicher, dass die Antragsdaten korrekt und entsprechend den Anforderungen der D-CA an die D-CA und den D-CP geliefert werden,
- b) informiert in geeigneter Weise alle Nutzer über die Anforderung dieser Policy,



**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

- c) prüft, ob alle Voraussetzungen für die Ausgabe einer Karte gegeben sind,
- d) stellt sicher, dass die PIN der Werkstattkarte nur an die Person ausgeliefert wird, für die die Werkstattkarte ausgestellt wurde,
- e) informiert unverzüglich die D-MSA und die D-CA oder eine ihrer autorisierten Stellen über alle sicherheitsrelevanten Vorfälle.

[r3.4]

**Der D-CP**

- a) erfüllt in seinem Betrieb die Anforderungen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002, aller hierfür relevanten sonstigen Rechtsvorschriften, der Root-Policy und dieser CA-Policy sowie des PS der D-CA,
- b) schließt – sofern es sich bei diesem um einen externen Dienstleister handelt – einen Vertrag mit der D-MSA ab, in dem er die Erfüllung seiner Verpflichtungen nach a) verbindlich zusagt,
- c) weist der D-MSA gegenüber die konkrete Umsetzung seiner Verpflichtungen im laufenden Betrieb in geeigneter Weise nach,
- d) gestattet der D-MSA oder einer von ihr beauftragten Stelle, die praktische Umsetzung seiner Verpflichtungen zu überprüfen,
- e) informiert unverzüglich die D-CA oder eine ihrer autorisierten Stellen über alle sicherheitsrelevanten Vorfälle bei der Produktion, Personalisierung und beim Einsatz ihrer Geräte sowie der in diese eingebrachten Schlüssel und Zertifikate.

[r3.5]

**Der Karteninhaber/Antragsteller:**

Ist verpflichtet:

- a) wahrheitsgemäße Angaben über die Antragsdaten zu machen,
- b) bei Antragstellung wahrheitsgemäße Angaben über vorhandene Karten und Kartenarten zu machen,
- c) auf geeignete Weise sicherzustellen, dass seine Karte nur für den vorgesehenen Zweck benutzt wird und Missbrauch, insbesondere durch Dritte, verhindert wird,
- d) sicherzustellen, dass er nur in Besitz einer einzigen, gültigen Fahrerkarte ist,
- e) beschädigte und abgelaufene Karten nicht zu verwenden,
- f) Verlust, Diebstahl, Beschädigung oder Missbrauch der Karte bzw. des jeweiligen privaten Schlüssels oder den Verdacht darauf der jeweils zuständigen Stelle zu melden.

[r3.6]

**Hersteller von Fahrzeugeinheiten und Hersteller von Weg-/Geschwindigkeitsgebern** stellen insbesondere sicher, dass sie

- a) die für sie relevanten Anforderungen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002, aller hierfür relevanten sonstigen Gesetze und Rechtsverordnungen, insbesondere dieser CA-Policy einhalten, nach bestem Wissen und dem jeweils aktuellen Stand der Technik
  - aa) dass die in die von ihnen hergestellten Geräte einzubringenden oder eingebrachten Schlüssel und Zertifikate nur für deren ordnungsgemäße Zwecke im Rahmen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 genutzt werden können,
  - ab) Vorkehrungen treffen, die Geheimhaltung der privaten Schlüssel bzw. geheimen Schlüssel während des gesamten Produktionsprozesses und während der gesamten Nutzungsdauer der Geräte zu gewährleisten.

## **Digitales Kontrollgerät Deutsche CA-Policy Version 1.0**

- b) der D-MSA alle ggf. mit der Wahrnehmung von wesentlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Produktion und der Personalisierung ihrer Geräte beauftragten externen Dienstleister nennen und diese zur Einhaltung der entsprechenden Anforderungen verpflichten. Sofern der Hersteller Aufgaben an Dritte weitergibt, bleiben seine Rechte und Pflichten davon unberührt.
- c) der D-MSA oder einer von ihr autorisierten Stelle unverzüglich alle ihnen bekannt gewordenen sicherheitsrelevanten Vorfälle im Zusammenhang mit der Produktion, Personalisierung und Nutzung ihrer Geräte sowie der in diese eingebrachten Schlüssel und Zertifikate mitteilen.
- d) der D-MSA oder einer von ihr beauftragten Stelle gestattet, die praktische Umsetzung seiner Verpflichtungen zu überprüfen.
- e) im Rahmen ihrer Möglichkeiten ausschließen, dass die ihnen zur Verfügung gestellten Schlüssel und Zertifikate in nicht bauartgenehmigte Geräte eingebaut werden
- f) sich einem Prozess zur Aufrechterhaltung der Vertrauenswürdigkeit der IT-Sicherheitszertifikate nach dem BSI Zertifizierungsschema zu unterziehen. Dies beinhaltet die Überwachung der zertifizierten Produkte auf einer regelmäßigen Basis (1 Jahr) betreffend die Resistenz gegen relevante Bedrohungen in Übereinstimmung mit den Sicherheitszielen. Das BSI unterrichtet die D-MSA über die Ergebnisse.

[r3.7]

**Hersteller von Kontrollgerätkarten** oder Lieferanten – soweit sie IT-Sicherheitszertifikate erhalten haben – müssen sich für das Composite-Smartcard-Produkt einem Prozess zur Aufrechterhaltung der Vertrauenswürdigkeit der IT-Sicherheitszertifikate nach dem BSI Zertifizierungsschema zu unterziehen. Dies beinhaltet die Überwachung der zertifizierten Composite-Smartcard-Produkte auf einer regelmäßigen Basis (1 Jahr) betreffend die Resistenz gegen relevante Bedrohungen in Übereinstimmung mit den Sicherheitszielen. Das BSI unterrichtet die D-MSA über die Ergebnisse.

## **2.2 Besondere Rechtsvorschriften**

Die D-CA und die gegebenenfalls von ihr beauftragten externen Dienstleister erfüllen ihre Aufgaben im Einklang mit geltendem Recht, insbesondere mit der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 und den zum Zwecke ihrer Umsetzung erlassenen nationalen Rechtsvorschriften.

Die in diesem Abschnitt genannten Rechtsvorschriften erheben *keinen* Anspruch auf Vollständigkeit.

### **[r3.8] Datenschutz**

Die D-CA stellt sicher, dass im Rahmen ihres Einflussbereichs die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes und entsprechender weiterer datenschutzrechtlicher Vorschriften für den Umgang mit personenbezogenen Daten eingehalten werden.

### **[r3.9] Elektronische Signaturen**

Die bei der D-CA produzierten Zertifikate dienen zur Verifizierung von Elektronischen Signaturen im Sinne des Gesetzes über Rahmenbedingungen für Elektronische Signaturen (SigG). Die Zertifikate sind *nicht qualifizierte* Zertifikate im Sinne des SigG. Die D-CA stellt sicher, dass sie und die von ihr beauftragten externen Dienstleister die hieraus resultierenden Anforderungen (§14) des Signaturgesetzes einhalten.

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

### **3 Practice Statement der D-CA**

[r4.1]

Die D-CA erstellt und pflegt ein PS, in dem in Form von konkret umzusetzenden Maßnahmen dargestellt wird, wie die Einhaltung dieser CA-Policy, der Root-Policy und der für die Tätigkeit der D-CA relevanten gesetzlichen Regelungen im Betrieb der D-CA gewährleistet ist. Dieses PS enthält eine tabellarische Übersicht, aus der ersichtlich wird, wo die Anforderungen dieser Policy im PS umgesetzt werden.

[r4.2]

Das PS muss alle externen Dienstleister der D-CA und ihre konkreten Aufgaben benennen sowie darlegen, welche der an die D-CA zu stellenden Anforderungen von diesen Dienstleistern einzuhalten sind.

[r4.3]

Das PS muss darlegen, wie die D-CA ihren Informationspflichten nachkommt.

[r4.4]

Im PS muss ein Revisionsprozess beschrieben sein, der sicherstellt, dass das PS stets dem aktuellen Stand der Gesetzgebung, der Technik und den aktuellen Gegebenheiten bei der D-CA und ihren externen Dienstleistern entspricht.

[r4.5]

Die D-CA legt der D-MSA ihr PS zur Genehmigung vor. Wesentliche Änderungen des PS bedürften ebenfalls der Genehmigung der D-MSA. Die D-CA stellt sicher, dass die D-MSA stets über die aktuelle Version des PS verfügt.

[r4.6]

Die öffentlichen Teile des PS können außerhalb des PS in einem Realisierungskonzept (RK) beschrieben werden.

[r4.7]

Das PS enthält eine genaue Auflistung von Ereignissen, die als Verdacht auf Schlüsselkompromittierung angesehen werden. Diese Auflistung ist vertraulich zu behandeln.

**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **4 Karten- und Gerätemanagement**

[r5.1]

Die D-CA stellt nach den Vorgaben der D-MSA und gemeinsam mit dieser innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass die von ihr produzierten Zertifikate und die von ihr ausgelieferten geheimen Schlüssel entsprechend ihrem Verwendungszweck nur in Kontrollgerätkarten und Kontrollgeräte eingebracht und eingesetzt werden, die den Anforderungen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 genügen.

[r5.2]

Die D-CA verweigert die Auslieferung von Schlüsseln und Zertifikaten, wenn die Gefahr eines Missbrauchs von Schlüsseln und Zertifikaten vorliegt.

[r5.3]

Die D-CIA gewährleistet die Einhaltung des von der D-MSA entsprechend den Vorgaben der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 definierten Antrags- und Auslieferungsverfahrens für Kontrollgerätkarten.

[r5.4]

Die D-CIA stellt innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass die Ausstellung von Ersatzkarten und die Kartenerneuerung nur unter den in der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 genannten Voraussetzungen erfolgt und dass die dafür vorgeschriebenen Fristen eingehalten werden können.

[r5.5]

Der D-CP stellt sicher, dass die Kontrollgerätkarten logisch entsprechend der Vorgaben der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 personalisiert werden. Dabei ist insbesondere die Integrität der aufgebrachten Daten zu wahren.

[r5.6]

Die D-CA, D-CP und Hersteller stellen innerhalb ihres jeweiligen Einflussbereiches sicher, dass private und geheime Schlüssel in einer gesicherten Produktionsumgebung aufbewahrt und eingesetzt werden.

[r5.7]

Die D-CIA stellt dem zentralen Register beim KBA die relevanten Daten zur Verfügung, damit nachvollzogen werden kann, welche Karte welchem Inhaber/Nutzer ausgestellt wurde.

[r5.8]

Die D-CIA stellt sicher, dass personalisierte Karten innerhalb der durch die VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 vorgegebenen Fristen sicher und nachvollziehbar an ihre Inhaber/Nutzer ausgeliefert werden. Voraussetzung für die Ausstellung einer personalisierten Karte an einen Inhaber/Nutzer ist, dass dieser entweder bei Antragstellung und/oder bei Kartenübergabe persönlich identifiziert wurde. Sofern Karten nicht auf eine natürliche Person ausgestellt werden, muss der Antragsteller und der Empfänger der Karten eine ausreichende Legitimation nachweisen können.

[r5.9]

Die D-CP stellt sicher, dass Werkstattkarten mit einer PIN gemäß den Vorgaben der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 ausgestattet werden.

[r5.10]

Die Generierung der PIN erfolgt in einem gegen unautorisierte Zugriffe abgesicherten System. Dieses System verhindert, dass nachträglich eine Zuordnung von PIN und Werkstattkarte erfolgen kann. Die PIN wird nach ihrer Generierung auf einem angeschlossenen Dr-

**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

cker ausgedruckt, in einem Briefumschlag (PIN-Brief) verschlossen und nur an die Person ausgeliefert, für die die Werkstattkarte ausgestellt wurde.

Das zur PIN-Generierung und PIN-Briefferstellung benutzte System muss zumindest die Anforderungen von ITSEC E3 (mittel), Common Criteria EAL 4, oder einem äquivalenten IT-Sicherheitskriterienwerk erfüllen oder nachweislich durch andere Maßnahmen eine gleichwertige Sicherheit gewährleisten.

[r5.11]

Die Versendung der PIN-Briefe muss getrennt von den personalisierten Karten erfolgen. Sie kann auf normalem Postweg erfolgen.

[r5.12]

Die Rekonstruktion einer PIN ist auszuschließen.

**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **5 Schlüsselmanagement in der D-CA**

Dieser Abschnitt enthält Anforderungen für den Umgang der D-CA mit folgendem Schlüsselmaterial (in Klammern die in der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 ggf. hierfür verwendeten Kürzel):

- der öffentliche Schlüssel der Root-CA (EUR.PK),
- das Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK),
- symmetrische Schlüssel für Weg-/Geschwindigkeitsgeber ( $K_m$ ,  $K_{WC}$ ,  $K_{VU}$ ),
- ggf. Transportschlüssel zur Kommunikation mit der Root-CA und
- ggf. eigene Transportschlüssel der D-CA.

Die D-CA stellt die Vertraulichkeit und Integrität aller bei ihr erzeugten, verwendeten und/oder gespeicherten nicht-öffentlicher Schlüssel sicher und verhindert wirksam jeglichen Missbrauch dieser Schlüssel. Hierzu hat sie besonders geeignete technische Systeme einzusetzen, die eine der folgenden Anforderungen erfüllen:

- FIPS 140-2 (oder 140-1); Level 3 oder höher [FIPS],
- CEN Workshop Agreement 14176-2 [CEN],
- Zertifizierung nach EAL 4 oder höher [CC] in Verbindung mit ISO 15408 [CC] oder E3 oder höher [ITSEC] auf der Grundlage eines Schutzprofils oder von Sicherheitsvorgaben („security targets“), die die Anforderungen dieser CA-Policy - basierend auf einer umfassenden Risikoanalyse - auch infrastrukturelle und nicht-technische Sicherheitsmaßnahmen erfasst,
- äquivalente Sicherheitskriterien, die nachweislich eine gleichwertige Sicherheit gewährleisten.

Ebenso ist aufzuzeigen, dass dieses Systeme bei der D-CA in einer ausreichend sicheren Betriebsumgebung eingesetzt werden.

### **5.1 Öffentlicher Schlüssel der Root-CA (EUR.PK)**

[r6.1]

Die D-CA stellt sicher, dass in ihrem laufenden Betrieb Integrität und Verfügbarkeit des Schlüssels EUR.PK sichergestellt sind.

[r6.2]

Die D-CP und Hersteller stellen sicher, dass EUR.PK in alle Kontrollgerätkarten und Fahrzeugeinheiten in ihrem Einflussbereich eingebracht werden.

### **5.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK)**

[r6.3]

Die D-CA muss verschiedene Mitgliedstaatschlüsselpaare besitzen für die Produktion von öffentlichen Schlüssel-Zertifikaten für Weg-/Geschwindigkeitsgeber (unbegrenzte Gültigkeit) und öffentlichen Schlüssel-Zertifikaten für Fahrzeugeinheiten (begrenzte Gültigkeit).

[r6.4]

**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Die D-CA stellt sicher, dass MS.SK ausschließlich zur Signierung von Zertifikaten für Kontrollgerätkarten, Fahrzeugeinheiten und für die Produktion der ERCA Schlüsselzertifizierungsanforderung (KCR) verwendet wird. Dies beinhaltet insbesondere die Geheimhaltung des privaten Schlüssels MS.SK.

[r6.5]

Die Erzeugung des D-CA-Schlüsselpaars darf nur bei aktiver Mitwirkung von mindestens drei unterschiedlichen Personen innerhalb der D-CA erfolgen. Eine dieser Personen muss die Rolle des CA-Administrators einnehmen, die beiden anderen müssen jeweils eine andere der in dieser CA-Policy beschriebenen Rollen wahrnehmen.

[r6.6]

Die D-CA sollte – im Rahmen der Vorgaben der Root-Policy – eine angemessene Anzahl von Ersatz-Schlüsselpaaren mit den zugehörigen Zertifikaten vorhalten, um bei Nicht-Verfügbarkeit des aktuellen Schlüssels einen schnellen Schlüsselwechsel auch ohne aktive Mitwirkung der Root-CA durchführen zu können. Sollten mehrere aktuelle Schlüsselpaare vorliegen, stellt die D-CA sicher, dass stets der richtige Schlüssel verwendet wird.

[r6.7]

Jeder private Schlüssel MS.SK soll höchstens zwei Jahre eingesetzt werden. Nach Ende seiner Verwendungsdauer ist er von der D-CA so zu vernichten, dass ein künftiger Gebrauch oder Missbrauch ausgeschlossen ist.

[r6.8]

Die Gültigkeitsdauer der öffentlichen Mitgliedstaatschlüssel MS.PK ist unbegrenzt.

[r6.9]

Die D-CA hat den privaten Schlüssel und alle Ersatzschlüssel durch technisch-organisatorische Maßnahmen wirksam vor Missbrauch, Veränderung und unbefugter Kenntnisnahme zu schützen.

[r6.10]

Die D-CA verhindert durch technisch-organisatorische Maßnahmen wirkungsvoll, dass ein Zugriff auf MS.SK durch eine einzelne Person allein erfolgen kann („4-Augen-Prinzip“).

[r6.11]

Es findet keine Schlüssel hinterlegung von MS.SK statt, d.h. einschließlich Geräteschlüssel.

[r6.12]

Das PS der D-CA soll eine explizite Vorgehensweise für den Fall enthalten, dass eine Kompromittierung von MS.SK stattgefunden hat oder der begründete Verdacht dazu besteht. Diese Vorgehensweise soll auch Anweisungen an externe Dienstleister und Informationen an Kartenbesitzer und Gerätehersteller enthalten.

Im Falle das die Schlüssel EUR.SK, MS.SK,  $k_m$ ,  $k_{vc}$ ,  $k_{vu}$  kompromittiert wurden oder der begründeten Verdacht dazu besteht, sind die D-MSA und die Root-CA unverzüglich zu informieren.

In anderen Fällen von Schlüsselkompromittierung oder des begründeten Verdachts der Schlüsselkompromittierung sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen und die betroffenen Institutionen zu informieren.

[r6.13]

Die D-CA stellt in Kooperation mit der Root-CA sicher, dass sie zu jedem Zeitpunkt über ein gültiges Schlüsselpaar (MS.SK, MS.PK) mit zugehörigem Zertifikat verfügt.

[r6.14]

## **Digitales Kontrollgerät Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Die D-CA reicht die öffentlichen Mitgliedstaatschlüssel zur Zertifikation bei der ERCA ein unter Verwendung des Protokolls der Schlüsselzertifizierungsanforderung (KCR), wie in Anhang A der Digital Tachograph System European Root Policy beschrieben.

[r6.15]

Die D-CA erkennt den öffentlichen ERCA-Schlüssel in dem in Anhang B der Digital Tachograph System European Root Policy beschriebenen Auslieferungsformat an.

[r6.16]

Die D-CA verwendet für den Schlüssel- und Zertifikatetransport die physikalischen Medien, die im Anhang C der Digital Tachograph System European Root Policy beschrieben sind.

### **5.3 Symmetrische Schlüssel für Werkstattkarten und Weg-/Geschwindigkeitsgeber ( $K_m$ , $K_{WC}$ , $K_{VU}$ )**

[r6.17]

Die D-CA fordert bei Bedarf von der Root-CA die Weg-/Geschwindigkeitsgeber-Schlüssel  $K_m$ ,  $K_{WC}$ , und  $K_{VU}$  an. Für Anforderung und Auslieferung dieser Schlüssel zwischen Root-CA und D-CA sind die Bestimmungen der Root-CA einzuhalten.

[r6.18]

Die D-CA stellt durch geeignete Maßnahmen sicher, dass die Schlüssel  $K_{WC}$  und  $K_{VU}$  nur an die hierfür vorgesehenen Empfänger weitergegeben werden und sichert diese Weitergabe durch geeignete Maßnahmen. Die D-MSA überwacht die Sicherheitsmaßnahmen der D-CA.

Die D-CA stellt sicher, dass der Schlüssel  $K_m$  nicht weitergegeben wird.

[r6.19]

Im Falle, dass eine Kompromittierung eines der Schlüssel  $K_{WC}$  oder  $K_{VU}$  oder insbesondere von  $K_m$  stattgefunden hat oder dass der begründete Verdacht hierauf vorliegt, informiert die D-CA unverzüglich die D-MSA und die Root-CA von diesem Sachverhalt.

[r6.20]

Die D-CA fordert die Weg-/Geschwindigkeitsgeber-Schlüssel unter Verwendung des Protokolls der Schlüsselauslieferungsanforderung (KDR), beschrieben in Anhang D der ERCA-Policy, bei der ERCA an.

### **5.4 Transportschlüssel der Root-CA**

[r6.21]

Für den Fall, dass die Root-CA der D-CA zur Absicherung der gegenseitigen Kommunikation kryptographische Schlüssel zur Verfügung stellt, so ist deren Vertraulichkeit und Integrität von der D-CA wirksam zu schützen sowie jeglicher Missbrauch wirksam zu verhindern.

### **5.5 Eigene Transportschlüssel der D-CA**

[r6.22]

Für den Fall, dass die D-CA ihren Kommunikationspartnern (etwa Personalierer, Gerätehersteller,...) zur Absicherung der gegenseitigen Kommunikation kryptographische Schlüssel zur Verfügung stellt, so ist deren Vertraulichkeit und Integrität von der D-CA wirksam zu schützen sowie jeglicher Missbrauch wirksam zu verhindern.

Die D-CA verpflichtet ihre Kommunikationspartner dazu, in deren Einflussbereich gleichwertige Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz der Schlüssel zu treffen.



**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **6 Schlüsselmanagement asymmetrischer Karten- und Geräteschlüssel**

Dieser Abschnitt enthält Anforderungen für die Erzeugung und den Umgang mit asymmetrischen kryptographischen Schlüsseln für Kontrollkarten und Kontrollgeräte und die zugehörigen Zertifikate. Anforderungen für die symmetrischen Schlüssel  $K_m$ ,  $K_{WC}$  und  $K_{VU}$  finden sich in Abschnitt 5.3.

### **6.1 Allgemeine Anforderungen, Protokollierung**

[r7.1]

Die D-MSA, D-CA, D-CP und Hersteller stellen innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass Initialisierung, Beschlüsselung und Personalisierung der Karten und Kontrollgeräte in besonders abgesicherten Produktionsumgebungen erfolgen. Der Zutritt zu diesen Bereichen muss wirksam beschränkt und kontrollierbar sein. Die Administration der entsprechenden Systeme muss die Anwesenheit von mindestens zwei gemäß Rollenkonzept verantwortlichen Personen erfordern.

Jeder Zutritt zu den Systemen, jeder Zugriff auf die Systeme sowie alle von den Systemen vorgenommenen Aktionen müssen revisionssicher so protokolliert werden, dass die Verfügbarkeit und Integrität der Protokollierung auch im Falle einer Schlüsselkompromittierung sichergestellt ist.

[r7.2]

Die D-MSA, D-CA, D-CP und Hersteller stellen innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass bei der Initialisierung, Beschlüsselung und Personalisierung der Karten und Kontrollgeräte sicherheitskritische Informationen wie private Schlüssel u. ä. entsprechend der Anforderungen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 und der CA-Policy geschützt werden.

[r7.3]

Die D-MSA verpflichtet etwaige externe Dienstleister dazu, die übernommenen Aufgaben vollständig getrennt von ihren sonstigen Tätigkeiten wahrzunehmen. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Dienstleister auch für die CAs anderer Mitgliedsstaaten Aufgaben übernimmt.

Die D-MSA verpflichtet etwaige externe Dienstleister dazu, ihre Tätigkeit gemäß [r7.1] revisionssicher zu protokollieren und der D-MSA auf Anforderung Einblick in die Protokollierung zu gestatten.

[r7.4]

Die bei der Personalisierung von Karten und Kontrollgeräten aufgenommenen Protokollierungen müssen eine Zuordnung der jeweiligen Aktion zur zugehörigen Karten-/Geräte-Nummer und zum zugehörigen Zertifikat erlauben.

### **6.2 Schlüsselerzeugung**

[r7.5]

Die D-MSA, D-CA, D-CP und Hersteller stellen innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass die Erzeugung der Schlüssel in einer besonders abgesicherten Produktionsumgebung erfolgt, die insbesondere die Geheimhaltung des jeweiligen privaten Schlüssels gewährleistet. Für die dabei einzusetzenden Geräte gelten die gleichen Anforderungen wie für die zur Erzeugung des Schlüsselpaars der D-CA eingesetzten Geräte.

**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

[r7.6]

Die D-MSA, D-CA, D-CP und Hersteller stellen innerhalb ihres Einflussbereiches sicher, dass private Schlüssel unmittelbar nach ihrer Einbringung in die jeweiligen Karten oder Geräte dauerhaft aus den Speichern der Schlüsselerzeugungs- und Personalisierungssysteme gelöscht werden, sofern die Schlüsselgenerierung nicht direkt im Chip erfolgt.

[r7.7]

Die D-CA stellt sicher, dass innerhalb ihres Verantwortungsbereiches das Auftreten von Schlüsselduplikaten mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen ist.

[r7.8]

Die Schlüsselerzeugung kann auf Vorrat erfolgen („Batch-Verfahren“), sofern durch technisch-organisatorische Maßnahmen sichergestellt ist, dass ein Missbrauch der vorgehaltenen Schlüsselpaare wirksam verhindert wird. Der Schlüsselvorrat darf die Produktionsmenge eines Monats nicht überschreiten.

### **6.3 Schlüsselverwendung**

[r7.9]

Die D-MSA, D-CA, D-CP und Hersteller stellen innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass die jeweiligen privaten Schlüssel ausschließlich zum Zwecke ihrer Bestimmung gemäß der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 genutzt werden können. Dies schließt insbesondere ein, dass nach Beendigung des Personalisierungsvorgangs keine Kopien dieser Schlüssel außerhalb der gesicherten Umgebungen der Kontrollkarten und Kontrollgeräte existieren.

[r7.10]

Der D-CP stellt innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass nur solche Karten ausgeliefert werden, bei denen optische und logische Personalisierung jeweils korrekt auf den Karteninhaber verweisen.

[r7.11]

Von den geheimen Mitgliedstaatschlüssel kann ein Backup gefertigt werden unter Verwendung einer Schlüsselwiederherstellungsprozedur im 4-Augen-Prinzip.

[r7.12]

Die D-MSA, D-CA, D-CP und Hersteller stellen innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass private Schlüssel nach Ablauf der Nutzungsdauer einer Kontrollkarte oder eines Kontrollgeräts nicht weiter genutzt werden können.

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **7 Zertifikatsmanagement**

Dieser Abschnitt enthält Anforderungen an die Erstellung und Verwendung der von der D-CA erzeugten Zertifikate während des Lebenszyklus der betreffenden Kontrollgerätkarten und Kontrollgeräte.

### **7.1 Registrierung**

[r8.1]

Die D-CIA stellt innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass vor der Ausstellung eines Zertifikats eine ordnungsgemäße Registrierung in den dafür zuständigen Stellen stattgefunden hat.

[r8.2]

Insbesondere stellt dabei die D-CP sicher, dass die Registrierungsdaten eine eindeutige Zuweisung der „Certificate Holder Reference“ nach Anforderung CSM\_017 aus Anlage 11 zu Anhang I (B) der VO(EG) 2135/98 ermöglicht.

[r8.3]

Sofern die Schlüsselgenerierung außerhalb der D-CA stattfindet, erstellt die D-CA das beantragte Zertifikat nur dann, wenn der Antragsteller gemäß einem vorab vereinbarten Verfahren nachgewiesen hat, dass er über den zugehörigen privaten Schlüssel verfügt. Der private Schlüssel soll dabei die gesicherte Umgebung der Schlüsselgenerierung nicht verlassen.

### **7.2 Zertifikatserteilung**

[r8.4]

Die D-CA erstellt Zertifikate nur dann, wenn ein ordnungsgemäßer Zertifikatsantrag einer dafür bevollmächtigten Stelle vorliegt und wenn bei der Antragstellung alle Anforderungen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 und aller damit zusammenhängender Rechtsvorschriften und Vereinbarungen eingehalten worden sind.

Bei einem automatisierten Verfahren ist eine Zertifikatserstellung durch manuellen Eingriff in das System auszuschließen.

[r8.5]

Die D-CA stellt innerhalb ihres Einflussbereichs sicher, dass die von ihr erstellten Zertifikate nur an den Antragsteller übermittelt werden.

[r8.6]

Die D-CA erstellt Zertifikate nur für solche Geräte und Karten, für die eine Bauartgenehmigung ausgestellt wurde.

[r8.7]

Schlüssel-Zertifikats-Anforderungen, die auf dem Transport von geheimen Schlüsseln beruhen, sind nicht erlaubt.

### **7.3 Zertifikatgültigkeit**

[r8.8]

Die Gültigkeitsdauer der von der D-CA ausgestellten Zertifikate soll die maximale Verwendungsdauer der zugehörigen Karten bzw. Geräte nicht überschreiten. Zertifikate für:

- Fahrerkarten sollen nicht länger als 5 Jahre,
- Werkstattkarten nicht länger als 1 Jahr,
- Kontrollkarten nicht länger als 5 Jahre,

## Digitales Kontrollgerät Deutsche CA-Policy Version 1.0

- Unternehmenskarten nicht länger als 5 Jahre gerechnet vom Zeitpunkt des Beginns der Gültigkeit der jeweiligen Karte. Zertifikate für Fahrzeugeinheiten haben eine unbegrenzte Gültigkeitsdauer.

### 7.4 Zertifikatinhalte und -formate

[r8.9]

Inhalte und Formate der von der D-CA erstellten Zertifikate entsprechen den Anforderungen der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002, insbesondere den in Anlage 11 zum Anhang I (B) genannten Spezifikationen.

Die D-CA signiert alle von ihr erstellten Zertifikate mit ihrem privaten Signaturschlüssel.

Die D-MSA stellt sicher, dass der Key Identifier (KID) und Modulus (n) von Schlüsseln, die der ERCA zur Zertifizierung und für die Anforderung von Weg-/Geschwindigkeitsgeber-Schlüssel vorgelegt werden, einmalig innerhalb des Einflussbereichs der D-CA sind.

### 7.5 Informationspflichten der D-CA

[r8.10]

Die D-CA übergibt alle Zertifikatsdaten an D-CP und Hersteller, so dass Zertifikate, Geräte bzw. Karten und Karteninhaber miteinander verknüpft werden.

[r8.11]

Sofern bestimmte Stellen ein berechtigtes Interesse an speziellen, nicht öffentlichen Informationen zur Tätigkeit der D-CA oder ihrer externen Auftragnehmer haben, und keine Vorschriften oder keine Sicherheitsbedenken dieser Auskunftserteilung entgegen stehen, stellt die D-CA diese Informationen in Abstimmung mit der D-MSA schnellstmöglich und korrekt zur Verfügung.

[r8.12]

Das Betriebskonzept der D-CA ist vertraulich zu behandeln. Informationen daraus dürfen in Absprache mit der D-MSA Vorort bei der D-CA eingesehen, wenn ein nachgewiesenes, berechtigtes Interesse vorliegt und die Vertraulichkeit der Informationen auch beim Empfänger hinreichend geschützt ist.

[r8.13]

Die D-CA führt die Zertifikatstatusinformationen und stellt sie zur Verfügung.

Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0

## 8 Informations-Sicherheit

### 8.1 Informations-Sicherheitsmanagement (ISMS)

[r9.1]

Die D-CA und alle ggf. von ihr beauftragten Dienstleister etablieren ein geeignetes Informations-Sicherheitsmanagement-System (ISMS), durch das die informationstechnische Sicherheit aller für die Aufgaben der D-CA relevanten Tätigkeiten dauerhaft gewährleistet ist.

Die Vorgehensweisen sollen den Anforderungen von [ISO] 17799 sowie [GSHB] genügen.

[r9.2]

Die D-CA stellt sicher, dass für alle im Zusammenhang mit der D-CA relevanten IT-Systeme und Informationen eine Schutzbedarfsfeststellung nach [GSHB] durchgeführt wird.

[r9.3]

Für die Tätigkeit der D-CA ist ein Sicherheitskonzept zu erstellen. Dieses Konzept ist mit dem Betriebskonzept abzustimmen.

[r9.4]

Erstellung und Aktualisierung des Betriebskonzepts sind Bestandteil des Informations-Sicherheitsmanagements.

### 8.2 Besondere Anforderungen an das Sicherheitskonzept

Der folgende Abschnitt stellt innerhalb des Sicherheitskonzepts *besonders* zu beachtende Gesichtspunkte zusammen. Er ist *nicht* als abschließende Aufzählung von dessen Inhalten gedacht.

[r9.5]

Die D-CA stellt sicher, dass nur zuverlässiges und ausreichend qualifiziertes Personal mit den erforderlichen Tätigkeiten betraut wird. Dies gilt auch für das Personal bei externen Auftragnehmern.

[r9.6]

Die für die Tätigkeit der D-CA und ggf. externer Dienstleister eingesetzten IT-Systeme müssen so betrieben werden, dass mögliche Schädigungen durch Viren und anderen schadhafte Code weitestgehend verhindert sowie die möglichen Folgen von Schäden und Störungen minimiert werden.

Die Systeme müssen über wirksame Zugangskontrollen verfügen und insbesondere die in dieser Policy und den zugehörigen Sicherheits- und Betriebskonzepten beschriebenen Rollenkonzepte wirksam implementieren.

[r9.7]

Die Initialisierung von Systemen, die den privaten Signaturschlüssel der D-CA oder die geheimen symmetrischen Schlüssel  $K_{VU}$ ,  $K_{WC}$  oder  $K_m$  enthalten, darf nur in Kooperation von zwei Personen erfolgen, die vom System vorab ausreichend sicher zu authentifizieren sind.

[r9.8]

Die D-CA soll für ihre Aufgaben vertrauenswürdige Systeme und Software einsetzen, die durch geeignete Maßnahmen wirksam gegen unautorisierte Veränderungen geschützt sind.

Sofern speziell entwickelte Soft- oder Hardware eingesetzt wird, müssen die relevanten Sicherheitsvorgaben bereits im Entwicklungsprozess nachvollziehbar berücksichtigt werden.

Bei allen Veränderungen der eingesetzten Soft- und Hardware müssen dokumentierte Kontrollmechanismen umgesetzt werden.

## **Digitales Kontrollgerät Deutsche CA-Policy Version 1.0**

[r9.9]

Die innerhalb der D-CA eingesetzten Netzwerke und die dort gespeicherten und verarbeiteten Daten sind durch besondere Schutzmechanismen (wie z. B. Firewalls) gegen externe Zugriffe zu schützen.

[r9.10]

Alle sicherheitsrelevanten Aktionen und Prozesse auf den für die Tätigkeit der D-CA relevanten IT-Systemen sind so zu protokollieren, dass sich der zugehörige Zeitpunkt und die entsprechenden Personen mit hinreichender Sicherheit nachvollziehen lässt. Dazu gehören zumindest:

- das Einrichten von Benutzerbereichen (Accounts),
- alle Transaktions-Anforderungen (Account des Anfordernden, Typ, Status (erfolgreich/nicht erfolgreich), Gründe für das Fehlschlagen, ...),
- Software-Installationen und -Updates,
- Hardware-Modifikationen,
- Herunterfahren und Neustarts des Systems,
- Zugriff auf Audits und Archive.

[r9.11]

Die Protokolle sind gegen Veränderung und unberechtigten Zugriff zu schützen. Sie sollen regelmäßig und anlassbezogen ausgewertet und analysiert werden.

[r9.12]

Die Protokolldaten sollen für mindestens 7 Jahre so aufgehoben werden, dass eine Auswertung während dieser Zeitspanne jederzeit möglich ist.

[r9.13]

Die D-CA erstellt einen Notfallplan, in den das Verhalten bei schwerwiegenden Notfällen wie einer Schlüsselkompromittierung oder beim Verlust oder Ausfall von relevanten Daten und/oder IT-Systemen festgelegt ist.

[r9.14]

Die D-CA gewährleistet einen ausreichenden infrastrukturellen und physischen Schutz ihrer Daten und IT-Systeme. Dieser umfasst insbesondere einen ausreichenden Zutrittsschutz für sicherheitsrelevante Bereiche.

Bereiche, in denen private und geheime Schlüssel erzeugt, aufbewahrt und verarbeitet werden, müssen durch besondere Maßnahmen geschützt werden.

### **8.3 Rollentrennung**

[r9.15]

Durch die Einrichtung von Rollenkonzepten soll verhindert werden, dass einzelne Personen Sicherheitsvorkehrungen der D-CA umgehen. Hierzu werden den einzelnen Rollen jeweils beschränkte Rechte und Pflichten zugewiesen. Die genaue Ausgestaltung hängt von den konkreten Abläufen bei der D-CA ab und bleibt dem Betriebskonzept der D-CA vorbehalten. Folgende Rollen sind aber mindestens vorzusehen:

- D-CA-Verantwortlicher (NR)
- Key-Manager (KM)
- CA-Administrator (CAA)
- System-Administrator (SysA)
- IT-Sicherheitsbeauftragter (ISSO)

## **Digitales Kontrollgerät Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Jede dieser Rollen ist mit mindestens einer Person zu besetzen; mindestens ein Vertreter ist zu benennen. Keine Person darf gleichzeitig mehr als eine dieser Rollen wahrnehmen.

Die Inhaber dieser Rollen sind von den IT-Systemen der D-CA zuverlässig zu authentifizieren.

[r9.16]

Die NR-Rolle umfasst:

- Er ist für den sicheren und störungsfreien Betrieb der D-CA als Organisation zuständig.
- Er vertritt die Organisation nach außen und ist in der D-CA-Organisation weisungsbefugt.
- Er ist nicht direkt an der Realisierung von Geschäftsprozessen beteiligt, sondern neben der Gesamtleitung der D-CA verantwortlich für die Einhaltung und Überwachung von Sicherheitsmaßnahmen.
- Er übernimmt die Verantwortung für das Change-Management.

[r9.17]

Die KM-Rolle umfasst:

- die sichere Durchführung der Key-Management-Prozesse,
- die Erzeugung, Zertifizierung, Verwaltung und Löschung der asymmetrischen Schlüssel der D-CA, sowie der symmetrischen Schlüssel, die zur Verschlüsselung von Daten der Kontrollgeräte bzw. Werkstattkarten dienen.

Die Rolle Key-Manager kann nur im Vier-Augen-Prinzip umgesetzt werden.

[r9.18]

Die CAA-Rolle umfasst:

- Verantwortlich für den reibungslosen Betrieb der technischen Systeme der D-CA.

[r9.19]

Die SysA-Rolle umfasst:

- Er ist verantwortlich für den reibungslosen Betrieb der technischen Netzwerkkomponenten der D-CA. Dies betrifft beispielsweise die FireWall-Komponenten, die VPN-Komponenten und die Verkabelung. Einstellungen auf der FireWall und auf den VPN-Gateway sind nur im Vier-Augen-Prinzip gestattet.

[r9.20]

Die ISSO-Rolle umfasst:

- die Überwachung der Sicherheit aller Geschäftsprozesse im Detail und die Auswertung der Sicherheitsmaßnahmen.
- die Überwachung aller anderen Rollen, die Umsetzung der Security Policy, das Change-Management bzw. die Realisierung der Geschäftsprozesse und Anweisungen innerhalb der D-CA-Organisation.
- die Verantwortung zur Durchführung der Audits, die regelmäßig innerhalb der D-CA-Organisation vorgenommen werden müssen.
- die Verantwortung für die Erstellung und Pflege des Sicherheitskonzeptes.
- die Teilnahme an der Mitgliedstaatenschlüssel-Generierung.

[r9.21]

Sofern die D-CA Teile ihrer Aufgaben an externe Dienstleister überträgt, müssen diese ein ihren Aufgaben entsprechendes Rollenkonzept einrichten.

## **9 Beendigung des D-CA-Betriebs**

### **9.1 Verlegung der D-CA Verantwortlichkeit**

Die D-MSA entscheidet über eine Verlegung der D-CA-Verantwortlichkeit. Dafür muss die D-MSA eine neue D-CA benennen. Um diese Verlegung durchzuführen, müssen die folgenden Punkte erfüllt werden.

[r10.1]

Die D-MSA stellt sicher, dass die Übertragung der Aufgaben und Pflichten an die neue D-CA in geeigneter Art und Weise zu erfolgen hat.

[r10.2]

Die alte D-CA muss alle vorhandenen D-CA-Schlüssel an die neue D-CA übertragen. Die Art und Weise wird durch die D-MSA bestimmt.

[r10.3]

Kopien von Schlüsseln jeglicher Art, die in Zusammenhang mit der alten D-CA gebracht werden können oder nicht transferiert werden konnten, müssen vernichtet werden.



**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **10 Überprüfungen des Betriebs**

### **10.1 D-CA**

[r11.1]

Die D-MSA stellt die Durchführung von regelmäßigen und anlassbezogenen unabhängigen Überprüfungen des Betriebs der D-CA sicher. Eine entsprechende Überprüfung soll mindestens einmal jährlich erfolgen. Die D-MSA kann externe Dienstleister mit dieser Aufgabe betrauen.

Bei Überprüfungen des D-CA-Betriebs muss insbesondere die Übereinstimmung des laufenden Betriebs mit den relevanten Rechtsvorschriften, mit der D-CA-Policy sowie mit dem aktuellen Betriebskonzept und dem aktuellen IT-Sicherheitskonzept verifiziert werden.

Von der D-CA ggf. beauftragte externe Dienstleister sind in die Überprüfung einzubeziehen.

[r11.2]

Die D-MSA stellt sicher, dass die Sicherheit des Betriebs des D-CA durch die Überprüfungen nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere stellt sie sicher, dass die Ergebnisse der Überprüfungen Unbefugten nicht zugänglich gemacht werden.

Sie verpflichtet ggf. externe Dienstleister zur Verschwiegenheit.

[r11.3]

Die D-MSA fasst die Ergebnisse der Überprüfung in einem Bericht zusammen, der die Abhilfemaßnahmen definiert, einschließlich eines Implementierungsplanes, der erforderlich ist, um die Verpflichtungen der D-MSA zu erfüllen. Der Bericht ist in englischer Sprache an die ERCA zu leiten.

[r11.4]

Sofern Überprüfungen der D-CA Schwachstellen oder Abweichungen offengelegt haben, veranlasst die D-MSA die D-CA, diese zu beseitigen. Die D-CA berichtet der D-MSA unverzüglich über Einleitung und Abschluss dieser Maßnahmen. Die D-MSA kann eine unabhängige Überprüfung des Erfolgs dieser Maßnahmen anordnen.

### **10.2 D-CP und Hersteller**

[r11.5]

Die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften, insbesondere der deutschen CA-Policy sind nachzuweisen durch

- ein Zertifikat von einem vom BSI oder vergleichbaren EU-Behörden akkreditierten Prüflabor,
- mindestens einmal jährliche Audits.

Die Kosten trägt der Hersteller bzw. der D-CP.

[r11.6]

Anlassbezogene Audits im Zusammenhang mit der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 können jederzeit von der D-MSA und der D-CA verlangt werden. Sollten Unregelmäßigkeiten nachgewiesen werden, trägt der Hersteller bzw. D-CP die Kosten. Andernfalls trägt die veranlassende Aufsichtsstelle die Kosten.

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## **12 Änderungen und Anpassungen der D-CA-Policy**

[r12.1]

Anträge zur Änderung der D-CA-Policy sind an die D-MSA zu richten, welche in angemessener Frist geeignete Maßnahmen zu treffen hat.

[r12.2]

Die einzigen Änderungen in der D-CA-Policy, die ohne Benachrichtigung erfolgen können, sind:

- a) redaktionelle oder Schreibfehlerkorrekturen
- b) Änderungen in der Kontaktadresse

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

## 13 Übereinstimmung mit der ERCA Policy

Die Anforderungen für die Deutsche CA-Policy sind in der ERCA-Policy in § 5.3 beschrieben. Die nachstehende Tabelle stellt die Verbindung zwischen den in der ERCA Policy formulierten Anforderungen und den Anforderungen der Deutschen CA-Policy dar.

Nr.	Referenz ERCA policy	Anforderung	Referenz D-CA-Policy
1.	§ 5.3.1	The MSA Policy shall identify the entities in charge of operations.	§ 1.1 Zuständige Organisationen
2.	§ 5.3.2	The MSCA key pairs for equipment key certification and for motion sensor key distribution shall be generated and stored within a device which either: <input type="checkbox"/> is certified to meet the requirements identified in FIPS 140-2 (or FIPS 140-1) level 3 or higher [10]; <input type="checkbox"/> is certified to be compliant with the requirements identified in the CEN Workshop Agreement 14167-2 [11]; <input type="checkbox"/> is a trustworthy system which is assured to EAL4 or higher in accordance with ISO 15408 [12]; to level E3 or higher in ITSEC [13]; or equivalent security criteria. These evaluations shall be to a protection profile or security target, <input type="checkbox"/> is demonstrated to provide an equivalent level of security.	§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 2)
3.	§ 5.3.3	Member State Key Pair generation shall take place in a physically secured environment by personnel in trusted roles under, at least dual control.	§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 3) § Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.5] § Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.10] § 7.3 Schlüsselverwendung [r7.9] § 9.2 Besondere Anforderungen an das Sicherheitskonzept [r9.7]
4.	§ 5.3.4	The Member State Key Pairs shall be used for a period of at most two years starting from certification by the ERCA.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.7]
5.	§ 5.3.5	The generation of new Member State Key Pairs shall take into account the one month turn-around time required for certification by the ERCA	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.13]
6.	§ 5.3.6	The MSA shall submit MSCA public keys for certification by the ERCA using the key certification request (KCR) protocol described in Annex A.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.14]
7.	§ 5.3.7	The MSA shall request motion sensor master keys from the ERCA using the key distribution request (KDR) protocol described in Annex D.	§ 6.3 Symmetrische Schlüssel für Werkstattkarten und Weg-/Geschwindigkeitsgeber (Km, KWC, KVV) [r6.20]
8.	§ 5.3.8	The MSA shall recognise the ERCA public key in the distribution format described in	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.15]

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Nr.	Referenz ERCA policy	Anforderung	Referenz D-CA-Policy
		Annex B.	
9.	§ 5.3.9	The MSA shall use the physical media for key and certificate transport described in Annex C.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.16]
10.	§ 5.3.10	The MSA shall ensure that the Key Identifier (KID) and modulus ( <i>n</i> ) of keys submitted to the ERCA for certification are unique within the domain of the MSCA.	§ 8.4 Zertifikat Inhalte und -formate [r8.9]
11.	§ 5.3.11	The MSA shall ensure that expired keys are not used for any purpose. The Member State private key shall be either: destroyed so that the private key cannot be recovered or retained in a manner preventing its use.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.7]
12.	§ 5.3.12	<p>The MSA shall ensure that an equipment RSA key is generated, transported, and inserted into the equipment, in such a way as to preserve its confidentiality and integrity. For this purpose, the MSA shall</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ensure that any relevant prescription mandated by security certification of the equipment is met.</li> <li>• ensure that both generation and insertion (if not onboard) takes place in a physically secured environment;</li> <li>• unless key generation was covered by the security certification of the equipment, ensure that specified and appropriate cryptographic key generation algorithms are used;</li> </ul> <p>The last two of these requirements on generation shall be met by generating equipment keys within a device which either:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) is certified to meet the requirements identified in FIPS 140-2 (or FIPS 140-1) level 3 or higher [9];</li> <li>b) is certified to be compliant with the requirements identified in the CEN Workshop Agreement 14167-2 [10];</li> <li>c) is a trustworthy system which is assured to EAL4 or higher in accordance with ISO 15408 [11]; to level E3 or higher in ITSEC [12]; or equivalent security criteria. These evaluations shall be to a protection profile or security target.</li> <li>d) is demonstrated to provide an equivalent level of security.</li> </ol>	<p>§ 7.1 Allgemeine Anforderungen, Protokollierung [r7.1]</p> <p>§ 7.2 Schlüsselerzeugung [r7.5]</p>
13.	§ 5.3.13	The MSA shall ensure confidentiality, integrity, and availability of the private keys generated, stored and used under control of the MSA Policy.	<p>§ 5 Karten- und Gerätemanagement [r5.6]</p> <p>§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 2)</p> <p>§ 7.1 Allgemeine Anforderungen, Protokollierung [r7.2]</p>
14.	§ 5.3.14	The MSA shall prevent unauthorised use of the private keys generated, stored and used under control of the MSA Policy.	<p>§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 2)</p> <p>§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.9]</p> <p>§ 7.2 Schlüsselerzeugung</p>

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Nr.	Referenz ERCA policy	Anforderung	Referenz D-CA-Policy
			[r7.8]
15.	§ 5.3.15	The Member State private keys may be backed up using a key recovery procedure requiring at least dual control.	§ 7.3 Schlüsselerzeugung [r7.11]
16.	§ 5.3.16	Key certification requests that rely on transportation of private keys are not allowed.	§ 8.2 Zertifikatserteilung [r8.7]
17.	§ 5.3.17	Key escrow is strictly forbidden	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.11]
18.	§ 5.3.18	The MSA shall prevent unauthorised use of its motion sensor keys.	§ 6.3 Symmetrische Schlüssel für Werkstattkarten und Weg-/Geschwindigkeitsgeber (Km, KWC, KVU) [r6.18]
19.	§ 5.3.19	The MSA shall ensure that the motion sensor master key (Km) is used only to encrypt motion sensor data for the purposes of motion sensor manufacturers. The data to be encrypted is defined in the ISO / IEC 16844-3 standard [7].	§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 2)
20.	§ 5.3.20	The motion sensor master key (Km) shall never leave the secure and controlled environment of the MSA.	§ 6.3 Symmetrische Schlüssel für Werkstattkarten und Weg-/Geschwindigkeitsgeber (Km, KWC, KVU) [r6.18]
21.	§ 5.3.21	The MSA shall forward the workshop card motion sensor key (KmWC) to the component personaliser (in this case, the card personalisation service), by appropriately secured means, for the sole purpose of insertion into workshop cards.	§ 6.3 Symmetrische Schlüssel für Werkstattkarten und Weg-/Geschwindigkeitsgeber (Km, KWC, KVU) [r6.18]
22.	§ 5.3.22	The MSA shall forward the vehicle unit motion sensor key (KmVU) to the component personaliser (in this case, a vehicle unit manufacturer), by appropriately secured means, for the sole purpose of insertion into vehicle units.	§ 6.3 Symmetrische Schlüssel für Werkstattkarten und Weg-/Geschwindigkeitsgeber (Km, KWC, KVU) [r6.18]
23.	§ 5.3.23	The MSA shall maintain the confidentiality, integrity, and availability of its motion sensor key copies.	§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 2)
24.	§ 5.3.24	The MSA shall ensure that its motion sensor key copies are stored within a device which either: a) is certified to meet the requirements identified in FIPS 140-2 (or FIPS 140-1) level 3 or higher [9]; b) is a trustworthy system which is assured to EAL4 or higher in accordance with ISO 15408 [11]; to level E3 or higher in ITSEC [12]; or equivalent security criteria. These evaluations shall be to a protection profile or security target.	§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 2)
25.	§ 5.3.25	The MSA shall possess different Member State Key Pairs for the production of vehicle unit and tachograph card equipment public key certificates.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.3] § 7.3 Schlüsselverwendung [r7.9]
26.	§ 5.3.26	The MSA shall ensure availability of its equipment public key certification service.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.6]
27.	§ 5.3.27	The MSA shall only use the Member State Private Keys for: a) the production of Annex I(B) equipment key certificates using the ISO / IEC 9796-2	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.4]

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Nr.	Referenz ERCA policy	Anforderung	Referenz D-CA-Policy
		digital signature algorithm as described in Annex I(B) Appendix 11 <i>Common Security Mechanisms</i> [6]; b) production of the ERCA key certification request as described in Annex A.. c) issuing Certificate Revocation Lists if this method is used for providing certificate status information (see 5.3.30).	
28.	§ 5.3.28	The MSA shall sign equipment certificates within the same device used to store the Member State Private Keys (see 5.3.2).	§ 6 Schlüsselmanagement in der D-CA (Absatz 4)
29.	§ 5.3.29	Within its domain, the MSA shall ensure that equipment public keys are identified by a unique key identifier which follows the prescriptions of Annex 1(B) [6].	§ 8.4 Zertifikat Inhalte und -formate [r8.9]
30.	§ 5.3.30	Unless key generation and certification is performed in the same physically secured Environment, the key certification request protocol shall provide proof of origin and integrity of certification requests, without revealing the private key.	§ 8 Zertifikatsmanagement [r8.3]
31.	§ 5.3.31	The MSA shall maintain and make certificate status information available.	§ 8.5 Informationspflichten der D-CA [r8.13]
32.	§ 5.3.32	The validity of a tachograph card certificate shall equal the validity of the tachograph card.	§ 8.3 Zertifikatgültigkeit [r8.8]
33.	§ 5.3.33	The MSA shall prevent the insertion of undefined validity certificates into tachograph cards.	§ 8.3 Zertifikatgültigkeit [r8.8]
34.	§ 5.3.34	The MSA may allow the insertion of undefined validity Member State certificates into vehicle units.	§ 8.3 Zertifikatgültigkeit [r8.8]
35.	§ 5.3.35	The MSA shall ensure that users of cards are identified at some stage of the card issuing process.	§ 5 Karten- und Gerätemanagement [r5.8] § 7.3 Schlüsselverwendung [r7.10]
36.	§ 5.3.36	The MSA shall ensure that ERCA is notified without delay of loss, theft, or potential compromise of any MSA keys.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.12]
37.	§ 5.3.37	The MSA shall implement appropriate disaster recovery mechanisms which do not depend on the ERCA response time.	§ 6.2 Schlüsselpaar der D-CA (MS.SK, MS.PK) [r6.6] § 9 Informations-Sicherheit [r9.13]
38.	§ 5.3.38	The MSA shall establish an information security management system (ISMS) based on a risk assessment for all the operations involved.	§ 9.1 Informations-Sicherheitsmanagement (ISMS) [r9.1]
39.	§ 5.3.39	The MSA shall ensure that the policies address personnel training, clearance and roles.	§ 9.2 Besondere Anforderungen an das Sicherheitskonzept [r9.5] § 9.3 Rollentrennung [r9.15]
40.	§ 5.3.40	The MSA shall ensure that appropriate records of certification operations are maintained.	§ 8.4 Zertifikat Inhalte und -formate [r8.9] § 9 Informations-Sicherheit [r9.10] [r9.11] [r9.12]
41.	§ 5.3.41	The MSA shall include provisions for MSCA termination in the MSA Policy.	§ 10.1 Verlegung der D-CA Verantwortlichkeit

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

Nr.	Referenz ERCA policy	Anforderung	Referenz D-CA-Policy
42.	§ 5.3.42	The MSA Policy shall include change procedures.	§ 12 Änderungen und Anpassungen der D-CA-Policy [r12.1]
43.	§ 5.3.43	The MSA audit shall establish whether the Requirements of this Section are being maintained.	§ 11.1 D-CA [r11.1] 2. Paragraph
44.	§ 5.3.44	The MSA shall audit the operations covered by the approved policy at intervals of not more than 12 months.	§ 11.1 D-CA [r11.1] 1. Paragraph
45.	§ 5.3.45	The MSA shall report the results of the audit as mentioned in 5.3.43 and provide the audit report, in English, to the ERCA.	§ 11.1 D-CA [r11.3]
46.	§ 5.3.46	The audit report shall define any corrective actions, including an implementation schedule, required to fulfil the MSA obligations.	§ 11.1 D-CA [r11.3]

**Digitales Kontrollgerät**  
**Deutsche CA-Policy Version 1.0**

**Anhang A Abkürzungen, Definitionen**

<b>BMVBW</b>	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
<b>BSI</b>	Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik
<b>CAA</b>	CA-Administrator ↑ siehe CAA-Rolle S. 51
<b>CA-Policy</b>	Zertifizierungs-Policy für die Bundesrepublik Deutschland für die ↑Zertifizierungsstelle der Bundesrepublik Deutschland für den e- lektronischen Fahrtenschreiber gemäß Anlage 11 des Anhangs I (B) VO(EG) 2135/98
<b>Change Management</b>	Behandlung technischer, organisatorischer und/oder fachlicher Änderungen des Verfahrens
<b>D-CA</b>	Die ↑Zertifizierungsstelle der Bundesrepublik Deutschland für den elektronischen Fahrtenschreiber gemäß der ↑VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002, Kraftfahrt-Bundesamt. Nach internationalem Sprachgebrauch (CA = certification authority) ↑ siehe D-CA, S. 36
<b>D-CIA</b>	Ausgabestelle, ↑ siehe D-CIA, S. 36
<b>D-CP</b>	Kartenpersonalisierer. Stelle, die asymmetrische Schlüsselpaare und die gemäß ↑VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 zugehörigen Zertifikate auf die in der ↑VO(EG) 2135/98 definierten Fahrer-, Werkstatt-, Kontroll- und Unternehmenskarten aufbringt. ↑ siehe D-CP, S. 37
<b>D-MSA</b>	Die für die Umsetzung der ↑EU-Richtlinie in der Bundesrepublik Deutschland verantwortliche Stelle, BMVBW. Nach internationalem Sprachgebrauch (MSA = Member State Authority) ↑ siehe D-MSA, S. 36
<b>Digitale Signatur</b>	Verfahren zur Sicherung der Unverfälschtheit (Integrität) und zum Herkunftsnachweis (Authentizität) eines elektronischen Dokuments, mittels Anwendung der asymmetrischen Kryptographie.
<b>ERCA</b>	Europäische Route Zertifizierungsstelle
<b>FE</b>	Fahrzeugeinheiten nach Definition der ↑ VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002
<b>ISMS</b>	Informations-Sicherheitsmanagement-System
<b>ISSO</b>	Der Sicherheitsbeauftragte Nach internationalem Sprachgebrauch (ISSO = Information System Security Officer) ↑ siehe ISSO-Rolle S. 51
<b>Kartenpersonalisierer</b>	Siehe D-CP
<b>KDR</b>	Key Distribution Request (Schlüssel-Auslieferungsantrag für den Hauptschlüssel des Weg-/Geschwindigkeitsgebers)
<b>KM</b>	Der Key-Manager ↑ siehe KM-Rolle , S. 51



**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

<b>NR</b>	Der D-CA-Verantwortliche Nach internationalem Sprachgebrauch (NR = D-CA-Responsible) ↑ siehe NR-Rolle , S. 51
<b>Öffentlicher Schlüssel</b>	In der asymmetrischen Kryptographie der öffentliche Teil eines Schlüsselpaars. Dieser dient meistens zur Verifizierung einer ↑digitalen Signatur oder zur Verschlüsselung einer Nachricht. (s. auch ↑Privater Schlüssel)
<b>Personalisierung</b>	Auch: <b>logische P.</b> Einbringung von privaten/geheimen Schlüsseln und den zugehörigen Zertifikaten in Kontrollgerätkarten und Kontrollgeräte. Diese ist zu unterscheiden von der <b>optischen P.</b> einer Karte, bei der Namen, Fotos u. ä. auf den Kartenkörper aufgebracht werden.
<b>Privater Schlüssel</b>	In der asymmetrischen Kryptographie der private (geheime) Teil eines Schlüsselpaars. Dieser dient meistens zur Erzeugung einer ↑digitalen Signatur oder zur Entschlüsselung einer Nachricht. (s. auch ↑Öffentlicher Schlüssel)
<b>PS</b>	Das Practice Statement der D-CA, wie es in Kapitel 4 der CA-Policy definiert ist. Im internationalen Kontext ist dafür die Bezeichnung „ <i>Certification Practice Statement (CPS)</i> “ gebräuchlich.
<b>Root-CA</b>	Die europäische ↑Zertifizierungsstelle für den elektronischen Fahrtenschreiber gemäß der ↑VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002.
<b>Root-Policy</b>	„Digital Tachograph System – European Root Policy“ erstellt vom JRC in Ispra
<b>RSA</b>	Spezielles Verfahren der asymmetrischen Kryptographie. Gemäß Anlage 11 des Anhangs I (B) der VO(EG) 2135/98 wird im elektronischen Fahrtenschreiber das RSA-Verfahren zur Erstellung ↑digitaler Signaturen eingesetzt.
<b>SysA</b>	Der Systemadministrator ↑ siehe SysA-Rolle , S. 51
<b>VPN</b>	Virtual Private Network ↑ siehe SysA-Rolle , S. 51
<b>Zertifikat</b>	In der asymmetrischen Kryptographie wird durch ein Z. die Bindung eines ↑öffentlichen Schlüssels an eine im Z. bezeichnete Identität (Person, Organisation, Maschine,...), die sich im Besitz des zugehörigen ↑privaten Schlüssels befindet, bestätigt. Im Kontext der ↑CA-Policy werden hierunter insbesondere die in Anlage 11 zum Anhang I (B) der ↑VO(EG) 2135/98 definierten Zertifikate verstanden.
<b>Zertifizierungsstelle</b>	Stelle, die ein ↑Zertifikat ausstellt. Im Kontext der VO(EG) 3821/85, VO(EG) 2135/98 und VO(EG) 1360/2002 existieren die Europäische Zertifizierungsstelle (↑Root-CA) und die Zertifizierungsstellen der Mitgliedsstaaten (für Deutschland ↑D-CA), die die für ihre Tätigkeit benötigten Zertifikate von der ↑Root-CA erhalten.

**Digitales Kontrollgerät  
Deutsche CA-Policy Version 1.0**

**Anhang B Referenzdokumente**

- [CC] Common Criteria. ISO/IEC 15408 (1999)
- [CEN] CEN Workshop Agreement 14167-2: Cryptographic Module for CSP...
- [FIPS] FIPS PUB 140-2. NIST
- [GSHB] BSI-IT-Grundschutzhandbuch
- [ISO] ISO 17799

Anlage 3 (zu § 4)

### **Beschreibung der Speicherkarten**

1. Die Speicherkarten entsprechen den Mustern nach Abschnitt IV, Anhang I B, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Von den danach möglichen zusätzlichen Angaben enthält die Werkstattkarte Name und Vorname des Karteninhabers.  
Fahrer-, Unternehmens- und Kontrollkarte enthalten keine fakultativen Angaben.
2. Sämtliche Speicherkarten enthalten folgende zusätzliche Sicherheitsmerkmale:
  - Nicht kopierbare Elemente in Form optisch variabler Merkmale, unter anderem in Form beugungsoptisch wirksamer Strukturen (aufgrund der geforderten Gebrauchstauglichkeit vorzugsweise unterhalb der die Kartenoberfläche bildenden Kartenschicht),
  - Integration der Führerscheindaten (einschließlich des Lichtbilds und der Unterschrift) in das Kartenmaterial mittels spezieller Sicherheitstechnik, die insbesondere in den mit Sicherheitsmerkmalen belegten Kartenschichten wirksam wird (nur für Fahrerkarten),
  - Eignung für die Echtheitsprüfung auf der ersten Kontrollebene: Die Karten müssen Sicherheitsmerkmale und -eigenschaften besitzen, die ohne zusätzliche Hilfsmittel eine sichere Echtheitsprüfung des Dokuments erlauben. Zusätzlich sollen weitere Sicherheitselemente aufgebracht werden, die eine Echtheitsprüfung mit einfachen Mitteln (UV-Lampe, Lupe usw.) ermöglichen.

### **- *Fertigungstechnische Spezifikationen für die Kontrollgerätkarten***

Die Kontrollgerätkarten müssen den folgenden Normen entsprechen<sup>1</sup>:

- ISO / IEC 7810 Identifikationskarten - Physikalische Eigenschaften
- ISO / IEC 7816 Identifikationskarten - Chipkarten mit Kontakten  
(Teil 1, 2, 3, 4 und 8)
- ISO / IEC 10373 Identifikationskarten; Prüfverfahren

---

<sup>1</sup> s. Anhang I B, Abschnitt IV.3 der Verordnung (EG) Nr. 1360/2002

Gemäß der Leistungsbeschreibung für die Erstellung und Lieferung der Kontrollgerätkarten sind hohe Anforderungen an die Haltbarkeit und Gebrauchstauglichkeit des zu verwendenden Kartenwerkstoffs und der Karten insgesamt zu stellen. Die Herstellung der Karten und die Aufbringung der Daten muss mit Sicherheitstechniken erfolgen, die nicht allgemein zugänglich sind. Daraus ergeben sich für die Kontrollgerätkarten im einzelnen folgende technische Spezifikationen, die sich als Auswahl der wichtigsten Sicherheitselemente aus einem allgemeinen EU-Mindestsicherheitsstandard für Ausweisdokumente und bestehenden Kartenkonzepten, z.B. dem der Führerscheinkarte der Bundesrepublik Deutschland, ableiten.

Nr.	Kriterien gemäß Mindestsicherheitsstandard für Ausweisdokumente <sup>2</sup>	Auswahl	Spezifikationen für Kontrollgerätkarten
1	<b>Material</b>		vollständig aus Polycarbonat aufgebaut, zu einer homogenen Karte laminiert, Kartenkern aus weiß pigmentiertem, semitransparentem Polycarbonat, auf der Vorderseite zwei, auf der Rückseite mindestens eine transparente Polycarbonatschicht, Vorderseite für Lasergravur sensibilisiert
1.1	<b>Materialmerkmale</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ohne optischen Aufheller</li> </ul>	✓	
2	<b>Sicherheitsdruck</b>		
2.1	<b>Personaldatenseite / Kartenrückseite</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Textdruck</li> </ul>	✓	Text auf Vorder- und Rückseite in Blau und EU-Symbol in Blau und Gelb entsprechend Abschnitt 2.1 und der Abbildung des Gemeinschaftsmodells in Anhang I B, Abschnitt IV.1 der Verordnung (EG) Nr. 1360/2002, Anbringung auf der Vorderseite zwischen den beiden transparenten Kartenschichten und auf der Rückseite zwischen Kartenkern und transparenter Kartenschicht
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Guillochendruck</li> </ul>	✓	Kombination aus zwei Druckdurchgängen
			1. Druckplatte: Negativguilloche mit ausgespartem Endlostext, bestehend aus dem Kartentitel in den anderen Gemeinschaftssprachen, Flächen der Negativguilloche durch Schraffur aufgeheilt, am unteren Rand Integration einer Mikroschriftzeile in das Guillochenmotiv, Iriseinfärbung mit Farbübergängen zum linken und rechten Kartenrand hin entsprechend Abschnitt 2.1, Iriszonenverhältnis ca.

<sup>2</sup> Entschließung der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 17. Oktober 2000 hinsichtlich der Sicherung von Pässen und anderer Reisedokumente, ABl. C 310 vom 28.10.2000, S.1 f.

Nr.	Kriterien gemäß Mindestsicherheitsstandard für Ausweisdokumente <sup>2</sup>	Auswahl	Spezifikationen für Kontrollgerätkarten
			<p>25/50/25% der Kartenbreite</p> <p>2. Druckplatte: Positivguilloche, abgepasst auf das Motiv der ersten Druckplatte, mit eingearbeiteter Konturierung des in der ersten Druckplatte ausgesparten Endlostextes, in den Aussparungen Mikroschrift mit Endlostext, einheitlich eingefärbt (Fahrerkarte: rosa, Kontrollkarte, Werkstattkarte und Unternehmenskarte: grau)</p> <p>Anbringung auf Vorder- und Rückseite zwischen Kartenkern und der darauf folgenden transparenten Kartenschicht</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iriseinfärbung</li> </ul>	✓	s.o.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Layout Personaldatenseite ≠ übrige Seiten</li> </ul>	-	gleiches Guillochenmotiv auf Vorder- und Rückseite, auf der Vorderseite Aussparung des Lichtbildfeldes mit sich nach innen auflösender Überlappung des Lichtbildrandes
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mikroschrift</li> </ul>	✓	<p>je eine Endlosschriftzeile unterhalb des Kartentitels in Blau und in den jeweiligen Iris-Farben mehrfarbig am unteren Rand in das Motiv der ersten Guillochendruckplatte integriert sowie Endlostext als Füllung der mit der zweiten Guillochendruckplatte aufgebrauchten konturierten Endlosschrift in Rosa bzw. Grau (s.o.), Mikroschrifthöhe: jeweils &lt; 0,3 mm, Inhalt: BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• UV-Aufdruck</li> </ul>	✓	auf der Vorderseite zwischen den beiden transparenten Kartenschichten, Fluoreszenzfarbe Rot (Anregung im langwelligen UV)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OVI-Aufdruck</li> </ul>	-	
2.2	<b>Nummerierung</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• auf Personaldatenseite</li> </ul>	✓	in Datenfeld 5b
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Ausstellungstechnik</li> </ul>	✓	Lasergravur

Nr.	Kriterien gemäß Mindestsicherheitsstandard für Ausweisdokumente <sup>2</sup>	Auswahl	Spezifikationen für Kontrollgerätkarten
3	<b>Kopierschutz / weitere Sicherheitsmerkmale</b>		
3.1	<b>OVD</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beugungsoptisch wirksame Struktur</li> </ul>	✓	transparentes Kinegram
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• im Laminat / in der Ausweiskarte integriert oder als Overlay</li> </ul>	✓	auf der Vorderseite innenliegend zwischen Kartenkern und darauf folgender transparenter Schicht, den Lichtbildrand überlappend
3.2	<b>weitere Sicherheitsmerkmale</b>		
	weitere Informationsträger	✓	kontaktbehafteter IC-Chip
4	<b>Ausstellungstechnik</b>		
4.1	<b>Personalisierung</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bild- und Personendaten integriert</li> </ul>	✓	Lasergravur, die Angaben in den Datenfeldern 1, 4a/4b und 5b reliefartig auf der Kartenoberfläche fühlbar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elemente zum Schutz der Einträge</li> </ul>	✓	Durch geeignete Materialbeschaffenheit ist sicherzustellen, dass die durch die Lasergravur bewirkte Schwärzung des Kartenmaterials auf der Vorderseite in beiden transparenten Schichten und auf dem Kartenkern wirksam wird
4.2	<b>Normkonformität</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maschinenlesbarkeit (ICAO 9303)</li> </ul>	-	
	ISO/IEC 7810 und 7816	✓	

Erläuterung der in der Tabelle verwendeten Symbole:

- Anforderungen, orientiert an der EU-Entscheidung hinsichtlich der Sicherung von Pässen und anderen Reisedokumenten vom 17. Oktober 2000
- ✓ muss in der Kontrollgerätkarte enthalten sein
- ist in der Kontrollgerätkarte nicht enthalten

Artikel 2

(mit Änderungen BMJ vom 4. März 2005)

**Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe zu Anlage XVI folgende Angaben eingefügt:

„Anlage XVIII	Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte
Anlage XVIIIa	Durchführung der Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten
Anlage XVIIIb	Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte
Anlage XVIIIc	Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern und von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren zur Durchführung von Prüfungen
Anlage XVIII d	Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Prüfungen sowie Schulung der mit der Prüfung beauftragten Fachkräfte“

2. § 57a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Fahrzeuge, die in § 18 Abs. 1 der Fahrpersonalverordnung vom [einsetzen: Ausfertigungsdatum dieser Verordnung] (BGBl. I S. ...) genannt sind, und“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Absätze 1 bis 2 gelten nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I oder des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates

vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004 der Kommission vom 5. März 2004 (ABl. EU Nr. L 71 S. 3) geändert worden ist, ausgerüstet ist. In diesem Fall ist das Kontrollgerät nach Maßgabe des Absatzes 2 zu betreiben; bei Verwendung eines Kontrollgerätes nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 muss die Fahrerkarte nicht gesteckt werden. Die Daten des Massespeichers sind vom Kraftfahrzeughalter alle drei Monate herunterzuladen; § 2 Abs. 5 Fahrpersonalverordnung gilt entsprechend. Wird bei Fahrzeugen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 t oder bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 t, die ab dem 1. Januar 1996 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden und bei denen die Übermittlung der Signale an das Kontrollgerät ausschließlich elektrisch erfolgt, das Kontrollgerät ausgetauscht, so muss dieses durch ein Gerät nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzt werden. Ein Austausch des Kontrollgerätes im Sinne des Satzes 5 liegt nur dann vor, wenn das gesamte System bestehend aus Registriereinheit und Geschwindigkeitsgeber getauscht wird.“

3. § 57b wird wie folgt gefasst:

„§ 57b

#### Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte

(1) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit einem Fahrtschreiber nach § 57a Abs. 1 oder mit einem Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sein müssen, haben auf ihre Kosten die Fahrtschreiber oder die Kontrollgeräte nach Maßgabe des Absatzes 2 und der Anlagen XVIII und XVIIIa darauf prüfen zu lassen, dass Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind. Bestehen keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit, so hat der Hersteller oder die Werkstatt auf oder neben dem Fahrtschreiber oder dem Kontrollgerät gut sichtbar und dauerhaft ein Einbauschild anzubringen. Das Einbauschild muss plombiert sein, es sei denn, dass es sich nicht ohne Verletzung der Angaben entfernen lässt. Der Halter hat dafür zu sorgen, dass das Einbauschild die vorgeschriebenen Angaben enthält, plombiert sowie vorschriftsmäßig angebracht und weder verdeckt noch verschmutzt ist.



(2) Die Prüfungen sind mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Prüfung durchzuführen. Außerdem müssen die Prüfungen nach jedem Einbau, jeder Reparatur der Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteeinrichtung, jeder Änderung der Wegdrehzahl oder Wegimpulszahl und nach jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeuges sowie bei Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 auch dann, wenn die UTC-Zeit von der korrekten Zeit um mehr als 20 Minuten abweicht oder wenn sich das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs geändert hat, durchgeführt werden.

(3) Die Prüfungen dürfen nur durch einen nach Maßgabe der Anlage XVIIIc hierfür amtlich anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller und durch nach Maßgabe der Anlage XVIIId anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten durchgeführt werden. Die Prüfungen dürfen nur an Prüfstellen vorgenommen werden, die den in Anlage XVIIIb festgelegten Anforderungen entsprechen.

(4) Wird der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät vom Fahrzeughersteller eingebaut, so hat dieser, sofern er hierfür nach Anlage XVIIIc amtlich anerkannt ist, die Einbauprüfung nach Maßgabe der Anlage XVIIIa durchzuführen und das Gerät zu kalibrieren. Die Einbauprüfung und Kalibrierung kann abweichend von Satz 1 auch durch einen hierfür anerkannten Fahrzeugimporteur durchgeführt werden. Die Einbauprüfung darf nur an einer Prüfstelle durchgeführt werden, die den in Anlage XVIIIb festgelegten Anforderungen entspricht.“

4. § 69a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Nr. 25a wird wie folgt gefasst:

„25a. des § 57a Abs. 3 Satz 2 über das Betreiben des Kontrollgeräts;“

b) In Absatz 5 Nr. 6b wird die Angabe „§ 57b Abs. 3“ durch die Angabe „§ 57b Abs. 1 Satz 4“ ersetzt.

5. In § 72 Abs. 2 werden nach der Übergangsvorschrift zu § 57 Abs. 2 Satz 2 folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

„§ 57b Abs. 3 (Durchführung von Prüfungen durch anerkannte Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller und durch anerkannte Werkstätten)

Die Anerkennungen von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern und die Ermächtigungen von Werkstätten zur Vornahme der Prüfung von Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten, die nach § 57b Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 6 in der vor dem [einsetzen: Datum des auf die Verkündung folgenden Tages] geltenden Fassung dieser Verordnung erteilt worden sind, gelten in dem erteilten Umfang weiter. Die Schulungen des Fachpersonals, die vor dem [einsetzen: Datum des auf die Verkündung folgenden Tages] durchgeführt worden sind, gelten als Schulungen im Sinne der Anlage XVIII d in dem erteilten Umfang weiter.

§ 57b Abs. 4 (Durchführung von Einbauprüfungen durch anerkannte Fahrzeughersteller)

Die Anerkennungen von Fahrzeugherstellern zur Vornahme der Einbauprüfung von Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten, die nach § 57b Abs. 5 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 6 in der vor dem [einsetzen: Datum des auf die Verkündung folgenden Tages] geltenden Fassung dieser Verordnung erteilt worden sind, gelten in dem erteilten Umfang weiter. Die Schulungen des Fachpersonals, die vor dem [einsetzen: Datum des auf die Verkündung folgenden Tages] durchgeführt worden sind, gelten als Schulungen im Sinne der Anlage XVIII d in dem erteilten Umfang weiter.“

6. Nach Anlage XVI werden folgende Anlagen XVIII bis XVIII d eingefügt:

„Anlage XVIII

(zu § 57b Abs. 1)

**Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte**

1. Voraussetzungen für die Prüfung von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten
  - 1.1 Fahrtschreiber und Kontrollgeräte müssen nach Maßgabe des Herstellers eingebaut sein.

Fahrtschreiber und Kontrollgeräte müssen im Kraftfahrzeug so angebracht sein, dass für den Fahrer alle notwendigen Funktionen vom Fahrersitz aus zugänglich sind.
  - 1.2 Zum Zwecke des Einbaues müssen Kontrollgeräte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in nicht aktiviertem Zustand geliefert worden sein, wobei alle in Kapitel III Abschnitt 20 des Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgeführten Kalibrierungsparameter auf geeignete und gültige Standardwerte eingestellt sein müssen. Liegt kein bestimmter Wert vor, müssen Buchstaben-Parameter auf „?“ und numerische Parameter auf „0“ gesetzt sein. Das Kontrollgerät muss vor der Aktivierung kalibrierfähig sein.
  - 1.3 Während des Einbaues müssen alle bekannten Parameter voreingestellt worden sein.
  - 1.4 Das eingebaute Kontrollgerät muss spätestens am endgültigen Einbaustandort aktiviert worden sein.
  - 1.5 Gegebenenfalls erforderliche Koppelungen zwischen dem Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber und der Fahrzeugeinheit müssen automatisch während der Aktivierung des Kontrollgerätes stattfinden. Die Aktivierung des Kontrollgerätes wird durch das erstmalige Einstecken einer Werkstattkarte in eine der beiden Kartenschnittstellen automatisch ausgelöst.
  - 1.6 Nach dem Einbau muss eine Kalibrierung erfolgt sein. Bei der Erstkalibrierung, die innerhalb von zwei Wochen nach dem Einbau oder nach der Zuteilung des amtlichen

Kennzeichens für das Kraftfahrzeug erfolgt sein muss, je nachdem, welches Ereignis zuletzt eintritt, muss das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs eingegeben worden sein.

2. Datensicherung bei Reparatur oder Austausch des Kontrollgerätes nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Wird im Rahmen einer Prüfung ein defektes digitales Kontrollgerät repariert oder ausgetauscht, so hat das Unternehmen, das die Prüfung durchführt, die im Speicher des defekten Gerätes befindlichen Daten auf einen Datenträger zu kopieren und hierüber eine Bescheinigung nach dem Muster im Anhang zu dieser Anlage auszustellen. Die kopierten Daten sind bis zur Weitergabe an den Berechtigten, längstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren zu speichern und nach der Weitergabe oder nach Fristablauf unverzüglich zu löschen. Ist ein Kopieren der Daten nicht möglich, so ist hierüber ebenfalls eine Bescheinigung nach dem Muster im Anhang zu dieser Anlage auszustellen. Das Unternehmen hat eine Kopie der nach Satz 1 oder Satz 3 ausgestellten Bescheinigungen für die Dauer eines Jahres in Papierform aufzubewahren.

3. Art und Gegenstand der Prüfung

Bei Kraftfahrzeugen, die mit Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten nach § 57b Abs. 1 ausgerüstet sind, ist bei der Einbauprüfung und allen weiteren Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 festzustellen.

4. Durchführung der Prüfung, Nachweise

- 4.1 Prüfungen nach § 57b Abs. 1 sind nach Maßgabe der Anlage XVIIIa durchzuführen.

- 4.2 Das nach Abschluss der Prüfung anzubringende Einbauschild muss folgende Angaben enthalten:

- a) Name, Anschrift oder Firmenzeichen des anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellers oder der von diesem beauftragten Kraftfahrzeugwerkstatt oder

Name, Anschrift oder Firmenzeichen des anerkannten Fahrzeugherstellers, des anerkannten Fahrzeugimporteurs oder der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt,

- b) Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges in der Form „ $w = \dots$  Imp/km“ bei elektronischem Fahrtschreiber oder Kontrollgerät,  
Wegdrehzahl des Kraftfahrzeuges in der Form „ $w = \dots$  U/km“ bei mechanischem Fahrtschreiber oder Kontrollgerät,
- c) Konstante des Kontrollgerätes in der Form „ $k = \dots$  Imp/km“,
- d) tatsächlicher Reifenumfang in der Form „ $L = \dots$  mm“,
- e) Reifengröße,
- f) Datum der Bestimmung der Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges und der Messung des tatsächlichen Reifenumfanges und
- g) Fahrzeugidentifizierungsnummer 17-stellig (bei Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genügen die letzten 8 Zeichen).

4.3 Über jede durchgeführte Prüfung ist ein Nachweis zu führen. In dem Nachweis sind anzugeben:

- a) bei Prüfungen nach § 57b Abs. 1 Halter, Hersteller, Fahrzeugidentifizierungsnummer (bei Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genügen die letzten 8 Zeichen) sowie amtliches Kennzeichen des betreffenden Kraftfahrzeuges, das Ergebnis der Prüfung und das Datum der Anbringung des Einbauschildes,
- b) bei Einbauprüfungen im Sinne des § 57b Abs. 4 die Fahrzeugidentifizierungsnummer (bei Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genügen die letzten 8 Zeichen) des betreffenden Kraftfahrzeuges, das Ergebnis der Prüfung und das Datum der Anbringung des Einbauschildes.

Der Prüfnachweis ist von dem Unternehmen, das die Prüfung durchgeführt hat, drei Jahre lang aufzubewahren und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

## 5. Plombierung

### 5.1 Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:

- jeder Anschluss, sofern es bei einer Trennung der Verbindung zu nicht nachweisbaren Änderungen oder nicht feststellbaren Datenverlusten kommen würde, und
- das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt.

### 5.2 Die genannten Plombierungen dürfen entfernt werden:

- in Notfällen,
- um einen Geschwindigkeitsbegrenzer oder ein anderes der Sicherheit im Straßenverkehr dienendes Gerät einzubauen, zu justieren oder zu reparieren, sofern das Kontrollgerät auch dann noch zuverlässig und ordnungsgemäß arbeitet und von einem anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller, einer von diesem beauftragten Werkstatt oder von einer anerkannten Werkstatt unmittelbar nach dem Einbau des Geschwindigkeitsbegrenzers oder des anderen der Sicherheit im Straßenverkehr dienenden Gerätes, spätestens jedoch sieben Tage nach der Entfernung, wieder plombiert wird,
- zur Prüfung der Funktion des Geschwindigkeitsbegrenzers im Rahmen der Hauptuntersuchung nach § 29 durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder Prüflingenieur; die Plombierung ist durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder Prüflingenieur unmittelbar nach Abschluss der Funktionsprüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers wieder herzustellen.

### 5.3 Jede Verletzung der Plombierung muss Gegenstand einer schriftlichen Begründung sein. Die Begründung ist für die Dauer von drei Jahren aufzubewahren und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

Muster für eine Bescheinigung über das Herunterladen von Daten/über die  
Unmöglichkeit des Herunterladens von Daten

**Vorbemerkung**

Wird bei einem Kraftfahrzeug das Kontrollgerät ausgetauscht oder besteht die Möglichkeit, dass nach einer Reparatur nicht mehr auf die im Massenspeicher gespeicherten Daten zugegriffen werden kann, ist das betroffene Transportunternehmen davon in Kenntnis zu setzen, dass die im Kontrollgerät gespeicherten Daten entweder heruntergeladen worden sind und diesem Unternehmen auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden, oder dass die im Kontrollgerät gespeicherten Daten nicht heruntergeladen werden konnten. Dies hat durch die Ausstellung einer Bescheinigung nach dem beigefügten Muster zu erfolgen.

Bescheinigungen können in „Heftform“ und nach Bedarf in zwei- oder dreifacher Ausfertigung erstellt werden. Sie sind in der Überschrift mit der Länderkennzahl 1 für Deutschland und einer fortlaufenden Nummerierung zu versehen, die durch Schrägstrich von der Länderkennzahl abzugrenzen ist. Das Original ist zusammen mit der Rechnung für die ausgeführten Arbeiten dem Fahrer auszuhändigen oder kann dem Transportunternehmen per Post zugeleitet werden. Eine Ausfertigung verbleibt im Heft und wird bei dem Unternehmen, das die Bescheinigung ausgestellt hat, zur Prüfung durch die zuständige Behörde verwahrt.

Die Bescheinigung ist zu unterschreiben und mit einem Firmenstempel zu versehen.

**Muster**

**Bescheinigung Nummer: 1/XXXX**

**Kontrollgerät nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85**

**Bescheinigung über das Herunterladen von Daten / über die Unmöglichkeit  
des Herunterladens von Daten \*)**

- 1 Das Kontrollgerät, das nachfolgend unter Nummer 2 beschrieben ist und im Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen: ..... eingebaut war/ist \*), wurde ausgetauscht/repariert \*) am: (Datum) .....

**Angaben zum Kontrollgerät**

- 2 Hersteller: .....  
Modell: ..... Seriennummer: .....
- 3 Die im Kontrollgerät gespeicherten Daten \*)
- (a) **wurden heruntergeladen** und können zur Verfügung gestellt werden (siehe nachfolgende Bemerkungen)
  - (b) **konnten nicht heruntergeladen werden** und sind daher nicht verfügbar,
    - weil .....
    - folgende Versuche zur Reparatur des Kontrollgerätes, die ein Herunterladen der Daten ermöglichen sollten, wurden unternommen .....

**Bemerkungen**

- (a) Heruntergeladene Daten können nur dem betroffenen Transportunternehmen zur Verfügung gestellt werden, d.h. dem Unternehmen, das sich mittels einer Unternehmenskarte in das Kontrollgerät eingeloggt hat.
- (b) Nur Daten, die sich auf das betroffene Transportunternehmen beziehen, können diesem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden.
- (c) Für den Zugriff auf die Daten ist ein Berechtigungsnachweis erforderlich.
- (d) Die Daten werden nur auf Antrag übermittelt. Der Antrag ist schriftlich an die unten genannte Adresse des Unternehmens zu richten, das die Daten zur Übermittlung bereithält. In dem Antrag ist anzugeben, wie die Daten übermittelt werden sollen (z. B. per Einschreiben, E-Mail etc.).



- (e) Die Daten werden nur für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem unter Nummer 1 genannten Tag aufbewahrt und nach Ablauf dieses Zeitraums vernichtet.
- (f) Für die Übermittlung der Daten wird ein Entgelt in Höhe von € ..... erhoben.

Unternehmen, das die Daten zur Übermittlung bereithält:

Datum, Unterschrift, Firmenstempel

\*) Nichtzutreffendes streichen“

**Anlage XVIIIa**  
(zu § 57b Abs. 1 )

**Durchführung der Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten**

1. Allgemeines

Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sind nach den Vorschriften dieser Anlage unter Beachtung der gegebenenfalls dazu im Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland - veröffentlichten Richtlinien durchzuführen.

2. Prüfungsfälle

2.1 Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten nach § 57b sind durchzuführen:

- a) nach dem Einbau,
- b) mindestens einmal innerhalb von 2 Jahren nach der letzten Prüfung,
- c) nach jeder Reparatur an der Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteeinrichtung,
- d) nach jeder Änderung der Wegdrehzahl/Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges und
- e) nach jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeuges, die sich aus der Änderung der Reifengröße ergibt.

2.2. An Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sind zusätzlich Prüfungen durchzuführen

- a) nach jeder Änderung des amtlichen Kennzeichens des Kraftfahrzeuges oder
- b) wenn die UTC-Zeit von der korrekten Zeit um mehr als 20 Minuten abweicht.

3. Durchführung der Prüfung
  - 3.1 Einbauprüfungen, Nachprüfungen und Reparaturen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85
    - 3.1.1 Einbau, Funktionsprobe und Nachprüfung (bei Prüfungen nach Nummer 2.1).
      - 3.1.1.1 Der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät ist in das Fahrzeug einzubauen sowie mechanisch und elektrisch anzuschließen.
      - 3.1.1.2 Es ist eine Funktionsprobefahrt durchzuführen (entfällt bei Rollenprüfstand).
      - 3.1.1.3 Die Anlage ist an den lösbaren mechanischen oder elektrischen Verbindungen mit Plombenzeichen zu plombieren.
      - 3.1.1.4 Bei Nachprüfungen des eingebauten Fahrtschreibers oder Kontrollgerätes in den Fällen der Nummer 2.1 Buchstabe b bis e wird die angegliche Wegdrehzahl geprüft und im Einbauschild unter w eingetragen; bei Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten mit elektronischer Angleichung der Gerätekonstante an die Wegimpulszahl des Fahrzeuges wird die Wegimpulszahl geprüft und im Einbauschild unter w eingetragen.
    - 3.1.2 Angleichung des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes an das Kraftfahrzeug
      - 3.1.2.1 Die Gerätekonstante auf dem Einbauschild ist festzustellen.
      - 3.1.2.2 Das Wegdrehzahl- oder Wegimpulsmessgerät ist am Fahrzeug anzuschließen, danach ist das Fahrzeug abzurollen.
      - 3.1.2.3 Die Wegdrehzahl/Wegimpulszahl w ist auf einer geeigneten ebenen Prüfstrecke von mindestens 40 m festzustellen; ersatzweise kann eine 20 m lange Messstrecke bei Verwendung eines elektronischen Wegimpulszahlmessgerätes gewählt werden.
      - 3.1.2.4 Die Messung der Wegdrehzahl/Wegimpulszahl w kann auch auf einem für diese Zwecke geeigneten Rollenprüfstand durchgeführt werden. (w = Anzahl der Umdrehungen oder Impulse des Geräteanschlusses am Fahrzeug bezogen auf eine Wegstrecke von 1 km).
      - 3.1.2.5 Bei Fahrtschreibern und Kontrollgeräten mit mechanischer Angleichung ist die Wegdrehzahl w an Gerätekonstante k innerhalb  $\pm 2\%$  so anzugleichen, dass das Gerät im eingebauten Zustand die Fehlergrenze nach Anhang I, Kapitel III, Buchst. f, Nr. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einhalten kann. Die Angleichung ist mittels Zwischengetriebe vorzunehmen und auf Einhaltung der Fehlergrenzen zu überprüfen. Bei Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten mit elektronischer Angleichung der Gerätekonstante an die Wegimpulszahl des Fahrzeuges sind ebenfalls

die Fehlergrenzen nach Anhang I Kapitel III Buchst. f, Nr. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einzuhalten.

3.1.2.6 Die Messung des Fahrzeuges ist wie folgt vorzunehmen:

- a) mit unbeladenem Fahrzeug in fahrbereitem Zustand nur mit einem Fahrer besetzt,
- b) mit verkehrssicheren Fahrzeugreifen und dem vom Fahrzeughersteller empfohlenen Innendruck,
- c) durch nachfolgend beschriebene Bewegung des Fahrzeuges:

Das Fahrzeug muss sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von  $50 \pm 5$  km/h fortbewegen. Die Messstrecke muss mindestens 1000 Meter betragen.

Die Prüfung kann auch mit anderen Methoden, wie z.B. auf einem Prüfstand durchgeführt werden, sofern eine vergleichbare Genauigkeit gewährleistet ist.

3.1.2.7 Der nach Nummer 3.1.2.6 Buchstabe a und b zu berücksichtigende Normalzustand des Fahrzeuges kann aus anderen betrieblichen Zuständen des Fahrzeuges durch Korrektur der zugehörigen Messwerte rechnerisch angenähert sein (vgl. die Korrekturwerte bzw. die Korrekturtabellen der Fahrtschreiberhersteller).

3.1.2.8 Die Antriebswelle ist auf gute Verlegung und einwandfreien Lauf zu prüfen.

3.1.3 Untersuchung des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes auf Eigenfehler (bei Prüfungen nach Nummer 2.1 Buchstabe a bis c)

3.1.3.1 Das Schaublatt ist mit den Fahrzeugdaten und Datum auszufüllen und in den Fahrtschreiber oder in das Kontrollgerät einzulegen.

3.1.3.2 Der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät ist als separate Komponente mit einem Prüfgerät zu kontrollieren; dabei dürfen die Abweichungen höchstens betragen:

- a) zurückgelegte Wegstrecke:  
 $\pm 1$  %, bezogen auf 1000 Meter
- b) Geschwindigkeit:  
 $\pm 3$  km/h (gilt bis Messbereich 125 km/h)
- c) Zeit:  
 $\pm 2$  Minuten pro Tag oder  
 $\pm 10$  Minuten nach 7 Tagen

3.1.3.3 Es ist ein Prüfdiagramm wie folgt zu erstellen:

- a) Es sind drei Messpunkte nach Geschwindigkeitsanzeige anzufahren (z.B. 40, 80, 120 für Messbereich 125 km/h).

b) Leitliniendiagramm

Es ist kurzzeitig bis zum Endpunkt hochzufahren und das Prüfgerät ist nach ca. 60 Sekunden auszuschalten = zeitlose Abfalllinie.

c) Es ist wieder bis zum Endpunkt hochzufahren und danach in drei Stufen mit jeweils 60 Sekunden Verharrung auf jeden Messpunkt abwärts zu schreiben.

d) Das Prüfschaublatt ist durch ein Auswertgerät mit Lupe zu kontrollieren.

Bei nichtauswertbarem Aufschrieb muss der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät instand gesetzt werden; anschließend ist die Überprüfung nach Nummer 3.1.3 zu wiederholen.

3.1.3.4 Die Prüfung nach Nummer 3.1.3 entfällt beim Einbau, wenn die Prüfung bereits vom Gerätehersteller vorgenommen wurde und nicht länger als ein Jahr zurückliegt.

3.2 Einbauprüfungen, Nachprüfungen und Reparaturen von Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

3.2.1 Bei neuen oder reparierten Kontrollgeräten wird die ordnungsgemäße Arbeitsweise und die Genauigkeit der Anzeigen und Aufzeichnungen innerhalb der in den Nummern 3.2.5.1 und 3.2.5.2 festgelegten Fehlergrenzen durch die vom Hersteller oder der Werkstatt vorgenommene Plombierung bestätigt und muss beim Einbau oder der Eingabe des Fahrzeugkennzeichens nicht nochmals überprüft werden, sondern es sind lediglich die Prüfungen nach der Nummer 3.2.3 Buchstabe c bis f durchzuführen.

3.2.2 Einbauprüfung

Beim Einbau in ein Fahrzeug muss die Gesamtanlage (einschließlich Kontrollgerät) den Vorschriften über die in den Nummern 3.2.5.1 und 3.2.5.2 festgelegten Fehlergrenzen entsprechen.

3.2.3 Regelmäßige Nachprüfung

Regelmäßige Nachprüfungen müssen bei jedem der unter Nummer 2 aufgeführten Prüfungsfälle erfolgen. Überprüft werden mindestens:

- a) die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Kontrollgerätes einschließlich der Datenspeicherung auf den Kontrollgerätkarten,
- b) die Einhaltung der in den Nummern 3.2.5.1 und 3.2.5.2 aufgeführten Fehlergrenzen des Gerätes in eingebautem Zustand,
- c) das Vorhandensein des Prüfzeichens auf dem Kontrollgerät,

- d) das Vorhandensein des Einbauschildes,
- e) die Unversehrtheit der Plombierung des Gerätes und der anderen Einbauteile,
- f) die Reifengröße und der tatsächliche Reifenumfang.

Bestandteil der Überprüfung muss eine Kalibrierung nach Nummer 3.3 sein.

### 3.2.4 Messung der Anzeigefehler

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

- unbeladenes Fahrzeug in fahrbereitem Zustand,
- Reifendrucke gemäß Angaben des Herstellers,
- Reifenabnutzung innerhalb der zulässigen Grenzen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
- Bewegung des Fahrzeuges:

Das Fahrzeug muss sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von  $50 \pm 5$  km/h fortbewegen. Die Messstrecke muss mindestens 1000 Meter betragen.

Die Prüfung kann auch mit anderen Methoden, wie z. B. auf einem Prüfstand durchgeführt werden, sofern eine vergleichbare Genauigkeit gewährleistet ist.

### 3.2.5 Fehlergrenzen

#### 3.2.5.1 Messung der zurückgelegten Wegstrecke

##### 3.2.5.1.1 Die Messung kann erfolgen:

- als Kumulierung der Vorwärts- und der Rückwärtsfahrt oder
- nur beim Vorwärtsfahren.

##### 3.2.5.1.2 Das Kontrollgerät muss Wegstrecken von 0 bis 9 999 999,9 km messen können.

##### 3.2.5.1.3 Die simuliert gemessene Wegstrecke muss innerhalb folgender Fehlergrenzen liegen (Strecken von mindestens 1000 m):

- $\pm 1\%$  vor dem Einbau,
- $\pm 2\%$  beim Einbau und bei den regelmäßigen Nachprüfungen,
- $\pm 4\%$  während des Betriebes.

##### 3.2.5.1.4 Die Wegstreckenmessung hat auf mindestens 0,1 km genau zu erfolgen.

#### 3.2.5.2 Geschwindigkeitsmessung

##### 3.2.5.2.1 Das Kontrollgerät muss Geschwindigkeiten von 0 bis 220 km/h messen können.

##### 3.2.5.2.2 Zur Gewährleistung einer zulässigen Fehlergrenze der angezeigten Geschwindigkeit im Betrieb von $\pm 6$ km/h und unter der Berücksichtigung

- einer Fehlergrenze von  $\pm 2$  km/h für Eingangsabweichung (Reifenabweichung),
- einer Fehlergrenze von  $\pm 1$  km/h beim Einbau oder der regelmäßigen Nachprüfung

darf das Kontrollgerät bei Geschwindigkeiten zwischen 20 und 180 km/h und bei Wegimpulszahlen des Fahrzeuges zwischen 4 000 bis 25 000 Imp/km die Geschwindigkeit innerhalb einer Fehlergrenze von  $\pm 1$  km/h (bei konstanter Geschwindigkeit) messen. Aufgrund der Auflösung der Datenspeicherung ergibt sich eine weitere zulässige Fehlergrenze von 0,5 km/h für die im Kontrollgerät gespeicherte Geschwindigkeit.

3.2.5.2.3 Die Geschwindigkeitsmessung muss auf mindestens 1 km/h genau erfolgen.

3.2.6 Die Prüfabläufe und die Erstellung des Prüfdiagramms müssen nach den Vorgaben des Kontrollgeräteherstellers erfolgen.

### 3.3 Kalibrierung

Bei der Kalibrierung müssen folgende Vorgänge ausgeführt werden:

- a) Koppelung des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers mit der Fahrzeugeinheit,
- b) digitale Angleichung der Konstante des Kontrollgerätes (k) an die Wegimpulszahl (w) des Fahrzeuges (Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschalteinrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Wegimpulszahl gebracht werden, für die das Gerät abgestimmt wurde),
- c) Kontrolle und gegebenenfalls Einstellung der aktuellen Uhrzeit (UTC-Zeit), gegebenenfalls die Einstellung des aktuellen Kilometerstandes (Gerätetausch),
- d) Aktualisierung der im Massenspeicher gespeicherten Kenndaten des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers,
- e) Aktualisierung oder Bestätigung der anderen dem Kontrollgerät bekannten Parameter wie:

Fahrzeugkennung:

- Fahrzeugkennzeichen,
- Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- zulassender Mitgliedsstaat (Country Code).

Fahrzeugmerkmale:

- Wegimpulszahl (w),
- Konstante (k),
- Reifenumfang (L),
- Reifengröße,
- UTC-Zeit,
- aktueller Kilometerstand,
- Wert der gesetzlich vorgeschriebenen Abregelgeschwindigkeit des Fahrzeugs.

Nach der Kalibrierung muss ein Ausdruck der technischen Daten am Kontrollgerät sowie ein Download der Werkstattkartendaten erstellt werden. Das Kalibrierungsprotokoll muss zusammen mit dem Prüfnachweis für drei Jahre aufbewahrt werden.



Anlage XVIIIb

(zu § 57b Absatz 3 und 4)

**Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber  
und Kontrollgeräte**

1. Allgemeines
  - 1.1 Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sind unter gleichen Voraussetzungen und nach gleichen technischen Standards durchzuführen.
  - 1.2 Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte dürfen nur an Stellen durchgeführt werden, an denen die in dieser Anlage beschriebenen Einrichtungen, Ausstattungen und Unterlagen für die Durchführung der Prüfungen vorhanden sind (Prüfstellen).
  - 1.3 Die Einhaltung der für die eingesetzten Mess-/Prüfgeräte geltenden Vorschriften ist von dem Betreiber der Prüfungsstelle sicherzustellen. Werden die Vorschriften nicht eingehalten, ist die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes unzulässig.
2. Einrichtungen und Ausstattungen

In Abhängigkeit von den durchzuführenden Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte müssen ständig vorhanden sein:

  - 2.1 Grundausrüstung:
    - a) Grube, Hebebühne oder Rampe,
    - b) geeigneter und eichfähiger Rollenprüfstand oder entsprechend genaue Messeinrichtung,
    - c) eichfähige Prüfgeräte für Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessungen sowie für den entsprechenden Aufschrieb,
    - d) eichfähiges Wegdrehzahlmessgerät,
    - e) Auswertegerät mit Lupe für Schaublattprüfungen,
    - f) Uhrenprüfgerät,
    - g) Prüfschablonen,

- h) Plombiereinrichtung und Plombierungszeichen,
- i) Reifenfüllanlage mit geeichtem Reifenluftdruckmessgerät,
- j) Werkzeuge und weitere Messgeräte nach Weisung des Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellers.

2.2 Zusatzausstattung für Prüfungen an Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85:

- a) eine Werkstattkarte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,
- b) eine Einrichtung zum Herunterladen der Kontrollgerätedaten und beim Gerätetausch zur Weitergabe der Massenspeicherdaten an den Fahrzeughalter,
- c) ein eichfähiges Prüfgerät zur Programmierung der Geräteparameter nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,
- d) eine Einrichtung für die elektronische Archivierung und Sicherung der Prüfungsdaten zu den durchgeführten Prüfungen.

Die gespeicherten Prüfungsdaten, die Plombiereinrichtungen, die Werkstattkarten sowie die Formulare zur Bestätigung über die Unmöglichkeit des Herunterladens der Daten sind durch geeignete Maßnahmen gegen unberechtigten Zugriff und Diebstahl zu schützen.

2.3 Zur laufenden Unterrichtung der für die Durchführung der Prüfung eingesetzten verantwortlichen Fachkräfte sind die nachfolgend aufgeführten Unterlagen bereit und auf dem aktuellen Stand zu halten:

- a) die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte einschlägigen Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der jeweils aktuellen Fassung,
- b) die im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland - veröffentlichten Richtlinien, die für die Durchführung der Prüfung erforderlich sind,
- c) Technische Daten und Prüfanleitungen der in Frage kommenden Fahrtschreiber und Kontrollgeräte und
- d) eine Übersicht über die erfolgte Schulung der zur Prüfung eingesetzten Fachkräfte unter Angabe der Art der Schulung und des Datums, bis zu dem die Schulung der jeweiligen Fachkraft spätestens erneut durchgeführt werden muss.

**Anlage XVIIIc**

(zu § 57b Abs. 3 und 4)

**Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern und von  
Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren zur Durchführung von Prüfungen**

1. Allgemeines

1.1 Die Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern für die Durchführung von Prüfungen allgemein sowie von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren zur Durchführung von Einbauprüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte obliegt der obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen.

1.2 Die Anerkennung kann erteilt werden

- a) zur Vornahme der Prüfungen durch den Antragsteller selbst,
- b) für Kontrollgerätehersteller auch zur Beauftragung von Kraftfahrzeugwerkstätten, die die Prüfungen vornehmen.

Lässt der Antragsteller die Prüfungen durch von ihm beauftragte Kraftfahrzeugwerkstätten vornehmen, muss er nachweisen, dass er durch entsprechende Überwachungs- und Weisungsbefugnisse sichergestellt hat, dass bei den Werkstätten die Voraussetzungen der Anlage XVIIIb und der XVIIIc Nr. 2 und 3 vorliegen und die Durchführung der Prüfungen ordnungsgemäß erfolgt. Eine Kraftfahrzeugwerkstatt, die bereits für die Prüfung von Kontrollgeräten und Fahrtschreibern nach Anhang I der Verordnung (EWG) 3821/85 ermächtigt ist, kann, sofern sie die notwendigen Bedingungen an Ausrüstung, Schulung und Sicherheit erfüllt, zur Durchführung der Prüfungen von Kontrollgeräten nach Anhang I B der Verordnung (EWG) 3821/85 vom bisherigen Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller beauftragt werden. Sofern eine Kraftfahrzeugwerkstatt eine Erweiterung beantragt, ist diese nur zu erteilen, wenn die Voraussetzungen für eine Prüfberechtigung für Kontrollgeräte nach Anhang I und Anhang I B der Verordnung

(EWG) 3821/85 erfüllt sind. Der Hersteller darf keine Werkstatt beauftragen, die bereits selbst von einer Anerkennungsstelle nach Anlage XVIIIId anerkannt ist oder deren Anerkennung wegen Missachtung einschlägiger Vorschriften dauerhaft entzogen wurde.

- 1.3 Für die Anerkennung muss der Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller nachweisen, dass er Inhaber einer allgemeinen Bauartgenehmigung für Fahrtschreiber nach § 22a dieser Verordnung oder einer EG-Bauartgenehmigung für Kontrollgeräte nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist.
- 1.4 Fahrzeugimporteure können wie Fahrzeughersteller im Sinne dieser Anlage für die Einbauprüfung anerkannt werden, wenn sie an Fahrzeugen, die außerhalb des Geltungsbereichs der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hergestellt worden sind, für den jeweiligen Fahrzeughersteller die Einbauprüfung vornehmen.
2. Allgemeine Voraussetzungen
  - 2.1 Voraussetzung für eine Anerkennung ist, dass der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung befugten Personen sowie die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte persönlich zuverlässig sind. Ein Führungszeugnis und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister sind jeweils vorzulegen.
  - 2.2 Die Anerkennung zur Durchführung der Prüfungen durch den Antragsteller kann erteilt werden, wenn er nachweist, dass er die Anforderungen der Anlage XVIIIId, ausgenommen Nummer 2.2, erfüllt und über mindestens eine Prüfstelle nach Anlage XVIIIb verfügt.
3. Nebenbestimmungen

Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden und dass die

Sicherheit nach Maßgabe der Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gewährleistet ist.

4. Rücknahme der Anerkennung

Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.

5. Widerruf der Anerkennung

Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen weggefallen ist. Sie ist auch dann zu widerrufen, wenn der Antragsteller vorsätzlich oder grob fahrlässig gegen die Vorschriften zur Durchführung der Prüfungen verstoßen hat, wenn die Prüfungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden, die Sicherheit nach Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht gewährleistet ist oder wenn die mit der Anerkennung verbundenen Auflagen nicht eingehalten worden sind. Die Anerkennung kann widerrufen werden, wenn von ihr innerhalb von sechs Monaten kein Gebrauch gemacht worden ist.

6. Aufsicht

6.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht über die anerkannten Unternehmen aus. Sie prüft oder lässt prüfen,

- a) ob die sich aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden,
- b) ob die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte durch den Antragsteller ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen worden sind und
- c) in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.

6.2 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu

dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.

## 7. Schlussbestimmungen

Die zur Durchführung der Prüfung anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräthersteller sowie die anerkannten Fahrzeughersteller und Importeure haben alle Veränderungen, die ihre Anerkennung beeinflussen können, der Anerkennungsstelle unverzüglich und unaufgefordert mitzuteilen.

**Anlage XVIII d**

(zu § 57b Abs. 3 und 4)

**Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Prüfungen  
sowie Schulung der mit der Prüfung  
beauftragten Fachkräfte**

1. Allgemeines
  - 1.1 Die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Anerkennungsstelle). Diese können die Befugnis auf die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen übertragen. Die Anerkennungsstelle darf keine Werkstatt anerkennen, die bereits von einem anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller nach Anlage XVIII c beauftragt ist oder deren Anerkennung wegen Missachtung einschlägiger Vorschriften dauerhaft entzogen wurde. |
  - 1.2 Für die nach Nummer 2.5 vorgeschriebenen Schulungen und Wiederholungsschulungen und für das Verfahren der Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten wird eine Richtlinie im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland – veröffentlicht.
  - 1.3 Die Anerkennung nach Nummer 1.1 und die Erfüllung der in Nummer 2 bestimmten persönlichen Voraussetzungen sind Grundlage für die Zuteilung der Werkstattkarten. Die Werkstattkarte wird jeweils mit den Daten der Kraftfahrzeugwerkstatt sowie der für die Durchführung der Prüfung verantwortlichen Fachkraft personalisiert. Bei Wegfall der Prüfberechtigung der Kraftfahrzeugwerkstatt oder einer verantwortlichen Fachkraft oder beim Ausscheiden einer verantwortlichen Fachkraft aus dem Unternehmen sowie bei Nichteinhaltung der in Nummer 2.5 festgelegten Nachschu-

lungsfrist sind die betroffenen Werkstattkarten durch die Kraftfahrzeugwerkstatt an die ausgebende Stelle zurückzugeben.

2. Persönliche Voraussetzungen für die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten
  - 2.1 Der Antragsteller, bei juristischen Personen, die nach Gesetz oder Satzungen zur Vertretung berufenen Personen, sowie die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte müssen persönlich zuverlässig sein und ein Führungszeugnis und einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorlegen.
  - 2.2 Der Antragsteller muss durch die Vorlage einer Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer die Eintragung in die Handwerksrolle nachweisen, dass er selbst oder der Betriebsleiter somit die Voraussetzungen nach der Handwerksordnung zur selbständigen gewerblichen Verrichtung solcher Arbeiten erfüllt, die zur Behebung der bei der Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte festgestellten Mängel erforderlich sind.
  - 2.3 Der Antragsteller muss nachweisen, dass er für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortliche Fachkräfte beschäftigt. Diese müssen vom Antragsteller namentlich benannt werden.
  - 2.4 Der Antragsteller muss nachweisen, dass die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte über eine entsprechende Vorbildung und ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik verfügen, wobei die verantwortlichen Fachkräfte
    - a) eine erfolgreiche Abschlussprüfung in einem der folgenden Ausbildungsberufe nachweisen müssen:
      - Kraftfahrzeugmechaniker,
      - Kraftfahrzeugelektriker,
      - Automobilmechaniker,
      - Kfz-Mechatroniker,



- Mechaniker für Karosserieinstandhaltungstechnik,
  - Karosserie- und Fahrzeugbauer,
  - Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker,
  - Metallbauer, Fachrichtung Fahrzeugbau,
  - Metallbauer, Fachrichtung Nutzfahrzeugbau,
  - Landmaschinenmechaniker,
  - Land- und Baumaschinenmechaniker oder
- b) eine erfolgreiche Meisterprüfung in einem der folgenden Berufe nachweisen müssen:
- Kraftfahrzeugmechaniker-Handwerk,
  - Kraftfahrzeugelektriker-Handwerk,
  - Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk,
  - Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk,
  - Metallbauer-Handwerk (Fachrichtung Fahrzeugbau),
  - Metallbauer-Handwerk (Schwerpunkt Nutzfahrzeugbau),
  - Landmaschinenmechaniker-Handwerk oder
- c) als Dipl.-Ing., Dipl.-Ing. (FH) oder Ing. (grad.) der Fachrichtung Maschinenbau, Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik oder Luft- und Raumfahrttechnik/Luftfahrzeugtechnik nachweisen müssen:
- eine mindestens dreijährige Tätigkeit im Kraftfahrzeugbereich (Untersuchung, Prüfung, Wartung und Reparatur) oder
  - eine Abschlussprüfung in den vorgenannten Ausbildungsberufen.
- 2.5 Die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte müssen darüber hinaus eine dem jeweiligen Stand der Technik der zu prüfenden Fahrtschreiber und Kontrollgeräte entsprechende Schulung nach Maßgabe der Nummer 8 erfolgreich abgeschlossen haben, wobei die Frist für die Wiederholungsschulungen maximal 36 Monate beträgt, beginnend mit dem Monat und Jahr, in dem erfolgreich eine Abschlussprüfung nach einer erstmaligen Schulung oder einer Wiederholungsschulung abgelegt wurde. Wird die Frist um mehr als 2 Monate überschritten, ist statt einer Wiederholungsschulung eine erstmalige Schulung durchzuführen.

- 2.6 Der Antragsteller muss nachweisen, dass die von ihm benannte Prüfstelle den Anforderungen der Anlage XVIIIb entspricht.
- 2.7 Die Anerkennung ist nicht übertragbar.
3. Handhabung der Werkstattkarte
  - 3.1 Die Kraftfahrzeugwerkstatt und die zur Führung der Geschäfte bestimmte Person sind für die ordnungsgemäße Nutzung der Werkstattkarte verantwortlich. Sie hat die verantwortlichen Fachkräfte hierüber jährlich zu belehren. Die Belehrung ist schriftlich festzuhalten.
  - 3.2 Die Kraftfahrzeugwerkstatt hat sicherzustellen, dass die Werkstattkarte nicht missbräuchlich oder durch unbefugte Personen verwendet wird. Sie darf nur von der verantwortlichen Fachkraft, auf die sie ausgestellt ist, verwendet werden. Sie ist innerhalb der Werkstatt sicher und gegen unbefugte Zugriffe geschützt aufzubewahren und darf außerhalb der Werkstatt nur zum ordnungsgemäßen Gebrauch mitgeführt werden, soweit dies in konkreten Einzelfällen notwendig ist. Verlust oder Diebstahl der Werkstattkarte sind der ausgegebenen Behörde oder Stelle unverzüglich anzuzeigen. Gleiches gilt, wenn die verantwortliche Fachkraft unter Mitnahme der Werkstattkarte ihr Arbeitsverhältnis auflöst und die Kraftfahrzeugwerkstatt die Karte nicht beschaffen kann. Die Kraftfahrzeugwerkstatt hat nachzuweisen, dass es ihr nicht möglich ist, die Werkstattkarte zurückzuerlangen.
  - 3.3 Die Kraftfahrzeugwerkstatt führt zu Kontrollzwecken einen kontinuierlichen Nachweis über die jeweilige Verwendung der ihren verantwortlichen Fachkräften erteilten Werkstattkarten. Zu diesem Zweck sind die im Speicherchip der Werkstattkarten vorhandenen Daten regelmäßig auf einen Datenträger zu kopieren. Die Daten sind mindestens drei Jahre zu speichern.

4. Nebenbestimmungen

Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden und dass die Sicherheit nach Maßgabe der Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gewährleistet ist.

5. Rücknahme der Anerkennung

Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.

6. Widerruf der Anerkennung

Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der in Nummer 2 genannten Voraussetzungen weggefallen ist. Sie ist auch dann zu widerrufen, wenn die Kraftfahrzeugwerkstatt vorsätzlich oder grob fahrlässig gegen die Vorschriften zur Durchführung der Prüfungen verstoßen hat, wenn die Prüfungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden, die Sicherheit nach Anlage 10 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht gewährleistet ist oder wenn die mit der Anerkennung verbundenen Auflagen nicht eingehalten worden sind. Die Anerkennung kann widerrufen werden, wenn von ihr innerhalb von sechs Monaten kein Gebrauch gemacht worden ist.

7. Aufsicht

7.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht aus. Sie prüft selbst oder lässt prüfen,

a) ob die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen sowie die sich sonst aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden,

b) in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist und

c) ob die in Nummer 8 vorgeschriebenen Schulungen durchgeführt werden.

Die Prüfungen sind regelmäßig, mindestens alle drei Jahre, durchzuführen. Die Prüfungen sind zu dokumentieren.

7.2 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.

## 8. Schulung der verantwortlichen Fachkräfte

8.1 Die Schulung nach Nummer 2.5 kann durchgeführt werden durch

- Hersteller für Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte,
- von einem Hersteller für Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte autorisierte und für solche Schulungen geeignete Stellen oder
- vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks autorisierte und für solche Schulungen geeignete Bildungsstätten des Handwerks.

8.2 Schulungsstätten sind den örtlich zuständigen obersten Landesbehörden oder den von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen unaufgefordert zu melden; dies gilt auch für die Einstellung der Schulungstätigkeit.

8.3 Die Schulungen, die vorgeschriebenen Wiederholungsschulungen, die Schulungsinhalte sowie die Schulung der Schulungsstätten müssen der nach Nummer 1.2 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen. Die Schulungen müssen geräte- und herstellerübergreifend durchgeführt werden.

8.4 Die in den Schulungen für Geräte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwendeten Kontrollgeräte und Karten sind mit speziellen Test-Keys auszurüsten, um Sicherheitsrisiken wie beispielsweise einen Diebstahl und eine damit verbundene unbefugte Weiterverwendung von Schulungskarten auszuschließen.

9. Aufsicht über das Anerkennungsverfahren und die Schulungen
  - 9.1 Die Aufsicht über die Anerkennungsstellen und das Anerkennungsverfahren obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen. Nummer 7.2 ist entsprechend anzuwenden.
  - 9.2 Die Aufsicht über die Schulungen obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen.  
Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume der Schulungsstätten während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber oder Leiter der Schulungsstätte hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Die Schulungsstätte hat die Kosten der Prüfung zu tragen.
10. Schlussbestimmungen
  - 10.1 Veränderungen bei anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, die ihre Anerkennung beeinflussen können, sind von ihnen der Anerkennungsstelle unaufgefordert mitzuteilen.
  - 10.2 Veränderungen bei Schulungsstätten, die Einfluss auf die Durchführung der Schulungen haben können, sind den nach Nummer 8.2 zuständigen Stellen unaufgefordert zu melden.“

### Artikel 3

#### **Änderung der Verordnung über die Kontrollen gemäß der Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr**

Die Verordnung über die Kontrollen gemäß der Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr vom 6. Juni 1990 (BGBl. I S. 1003), zuletzt geändert durch Artikel 406 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 2 wird die Angabe „v. H.“ jeweils durch das Wort „Prozent“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 3

Der Mindestumfang der Kontrollen von 1 Prozent der Fahrtage wird erbracht durch die Überprüfung von mindestens 1 Prozent der Summe der Fahrtage der Fahrer. Die Zahl der Fahrtage errechnet sich aus dem Produkt von 240 jährlichen Einsatztagen und der Zahl der in den einzelnen Bundesländern zugelassenen Kraftfahrzeuge, die unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 fallen. Die Mindestzahlen der zu kontrollierenden Fahrtage richten sich nach den Fahrzeugbestandszahlen, die den Ländern durch das Bundesamt für Güterverkehr in Abstimmung mit dem Kraftfahrt-Bundesamt alle zwei Jahre zur Verfügung gestellt werden.“

3. § 7 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
    - „(1) Bei den Straßenkontrollen sind mindestens zu prüfen:
      1. a) die Tageslenkzeiten,
      - b) die Unterbrechungen und die täglichen Ruhezeiten,

- c) im Falle eindeutiger Anzeichen für Unregelmäßigkeiten auch die Schaublätter der vorangegangenen Tage, die nach Artikel 15 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die Angaben, die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder in dem Speicher des Kontrollgerätes gemäß Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gespeichert worden sind;
  2. gegebenenfalls für die in Artikel 15 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannte Zeit etwaige Überschreitungen der höchstzulässigen Geschwindigkeit für das Fahrzeug; diese werden definiert als Zeiträume von mehr als einer Minute, in denen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge der Klasse N3 mehr als 90 km/h oder bei Fahrzeugen der Klasse M3 mehr als 105 km/h beträgt – wobei für die Klassen N3 und M3 die Definition in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG gilt;
  3. gegebenenfalls Geschwindigkeiten des Fahrzeugs, wie sie vom Kontrollgerät während höchstens der letzten 24 Stunden der Einsatzzeit des Fahrzeuges aufgezeichnet worden sind;
  4. gegebenenfalls die letzte wöchentliche Ruhezeit;
  5. das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgerätes (Feststellung eines möglichen Missbrauchs des Gerätes und/oder der Fahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 14 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Dokumente.“
- b) In Absatz 2 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:
- „5. die Gültigkeit der zur Kalibrierung der Kontrollgeräte eingesetzten Werkstattkarten.“
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- „(3) Als Betriebskontrolle gilt auch die Überprüfung von Unterlagen, insbesondere Schaublättern und/oder Daten, die der zuständigen Behörde auf Verlangen übersandt werden.“

#### Artikel 4

### Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), die zuletzt durch .....geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift zu Unterabschnitt A des 1. Abschnitts werden nach dem Wort „Fahrzeugteileverordnung“ ein Komma und das Wort „Fahrpersonalverordnung“ eingefügt.
2. Nach der Gebührennummer 170 werden folgende Gebührennummern eingefügt:

Gebühren-Nr.	Gegenstand	Gebühr Euro
	„8. Digitales Kontrollgerät und Kontrollgerätkarten	
181	Sicherheitstechnische Überprüfungen	
181.1	Bewertung der an Herstellung oder Verteilung von EG-Kontrollgeräten und deren Komponenten beteiligten Stellen. Die Stundensätze für Audit und Reisezeit bemessen sich nach den Gebührennummern 119.9 und 122	2659,00 bis 6900,00
181.2	Überwachung der an Herstellung oder Verteilung von EG-Kontrollgeräten und deren Komponenten beteiligten Stellen. Die Stundensätze für Audit und Reisezeit bemessen sich nach den Gebührennummern 119.9 und 122	1483,00 bis 2518,00
182	Digitale Zertifikate und Verschlüsselungsdienstleitungen	
182.1	Zuteilung eines Zertifikats für eine Fahrzeugeinheit als eine Komponente des digitalen Kontrollgerätes	1,30
182.2	Zuteilung eines kryptographischen Schlüssels für einen Weg- und Geschwindigkeitsgeber als eine Komponente des digitalen Kontrollgeräts“	0,80

3. In Gebührennummer 241.3 wird die Angabe „§ 57 b Abs. 4 StVZO“ durch die Angabe „§ 57b Abs. 3 und 4 StVZO“ ersetzt.



**Artikel 5**

**Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Fahrpersonalverordnung vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307), außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen

## **A. Allgemeines**

### **I. Wesentlicher Inhalt der Verordnung**

Die Verordnung fasst die Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes neu und ändert die Verordnung über die Kontrollen gemäß der Richtlinie vom 6. Juni 1990 (Kontrollrichtlinien-Verordnung). Sie dient im Wesentlichen der Schaffung der notwendigen nationalen Begleit- und Ergänzungsregelungen zur Verordnung (EG) Nr. 2135/98 geändert durch Verordnung (EG) 1360/2002, über die Einführung des digitalen Kontrollgerätes sowie zum Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes. Im Einzelnen sind zu nennen:

- Neufassung der Fahrpersonalverordnung,
- Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
- Anpassung der Verordnung über die Kontrollen gemäß Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988,
- Ergänzung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr.

Ziel der Maßnahmen ist eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere eine bessere Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten mit dem digitalen Kontrollgerät.

### **II. Verordnung (EG) Nr. 2135/98 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr**

Mit vorgenannter Verordnung hat der Rat der Europäischen Union im September 1998 die Einführung eines digitalen Kontrollgerätes zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Straßenverkehr beschlossen. Das bisher eingesetzte mechanische Kontrollgerät, das sich als manipulationsanfällig erwiesen hat, wird in Neufahrzeugen durch ein digitales Kontrollgerät abgelöst. Damit sollen die Kontrollmöglichkeiten bezüglich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten verbessert werden. Von der Verordnung betroffen sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht und Omnibusse mit mehr als 8 Fahrgastplätzen.

Mit der Veröffentlichung des Technischen Anhangs I B, welcher das Gerät technisch definiert, am 05. August 2002, entfaltete die Verordnung ihre volle Wirkung. 24 Monate nach der Veröffentlichung, also ab 05. August 2004, sollten alle relevanten Neufahrzeuge mit digitalen Kontrollgeräten ausgerüstet sein. 21 Monate nach der Veröffentlichung, also ab 05. Mai 2004, sollten alle EU-Mitgliedstaaten in der Lage sein, die für die Bedienung

des Gerätes erforderlichen Kontrollgerätkarten ausgeben zu können. Die Ausgabe erfolgt durch die Behörden der Bundesländer.

Anlässlich des EU-Rates (Verkehr) am 11. Juni 2004 haben die Verkehrsminister eine politische Einigung dahingehend erzielt, den Termin für die Erstausrüstungspflicht auf den 05. August 2005 zu verschieben. Eine entsprechende Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 soll im Rahmen der Neufassung der Verordnung über die Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr erfolgen. Das Europäische Parlament muss sich allerdings noch äußern. Die bisherige Frist für die Erstausrüstung (05. August 2004) war auf Grund von Verzögerungen bei der Erteilung der Bauartgenehmigung nicht einzuhalten (die erste Bauartgenehmigung wurde dem französischen Hersteller Actia erst am 09. Juni 2004 erteilt).

Das Kontrollgerät ist als sogenannte „Black-Box“ konzipiert. Zu ihrer Bedienung sind scheckkartengroße Kontrollgerätkarten vorgesehen. Jede Karte ist mit einem Prozessor (Mikrochip) versehen. Folgende Karten kommen zum Einsatz:

1. Fahrerkarte
2. Unternehmenskarte
3. Werkstattkarte
4. Kontrollkarte.

### III. Finanzielle Auswirkungen

Bund:

Die dem Bund (beim Kraftfahrt-Bundesamt) in Höhe von rd. 10 Mio. Euro entstehenden Kosten für

- Einrichtung und Betrieb der Nationalen Zertifizierungsstelle
- Führung des Zentralen Kontrollgerätkartenregisters

werden durch kostendeckende Gebühren abgedeckt.

Dafür werden in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) zwei neue Gebührentatbestände aufgenommen werden, und zwar

- Zuteilung von Zertifikaten für EG-Kontrollgeräte (kalkuliert 1,30 EURO)
- Zuteilung von Zertifikaten für Weg- und Geschwindigkeitsgeber.

Kosten des KBA für Personalisierung und Ausstellung von Kontrollgerätkarten werden seitens der Länder als Auslagen geltend gemacht.

Die Aufgabenzuweisung an das Kraftfahrt-Bundesamt erfordert gemäß Grobkonzept elf Kräfte; die entsprechenden Personalkosten sind bei der Gebührenkalkulation berücksichtigt. Ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen entsteht dadurch jedoch nicht, weil das Perso-

nal im Rahmen des bestehenden Stellenplanfonds für Kap. 1212 durch Umschichtungen auf Grund veränderter Arbeitsabläufe bereitgestellt wird. Entsprechend werden auch die Personalkosten im Rahmen der bestehenden Finanzplanung abgedeckt.

Weitere Kosten entstehen für die Kontrollbehörden des Bundes (BAG, Zoll, Grenzschutz) durch den Erwerb von Kontrollkarten, ggfs. auch durch den Erwerb von Kontrollsoftware und Hardware zur Auswertung.

Länder:

Bei den Ländern entsteht sächlicher und personeller Aufwand mit der verwaltungsmäßigen Ausgabe (neue Aufgabe) der Kontrollgerätekarten. Eine kostendeckende Gebühr soll diesen Aufwand abdecken; die Regelung kann und muss angesichts des unterschiedlichen Aufwandes der mit der Aufgabe zu betrauenden Stellen den Ländern überlassen bleiben. Daneben entstehen Kosten für die von den Kontrollbehörden der Länder benötigten Kontrollhard- und Kontrollsoftware sowie für die Kontrollkarten.

#### IV. Kosten und Preiswirkungen

Speditionen und sonstige Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, welche unter die Sozialvorschriften fallen, sind verpflichtet Unternehmenskarten zu erwerben. Für Werkstätten und Fahrer besteht die Verpflichtung Werkstattkarten bzw. Fahrerkarten und ggf. Kartenführerscheine zu erwerben. Daneben entstehen für die Betroffenen auch Kosten für die Anschaffung von Hard- und Software zur Speicherung der Daten.

Die Hersteller der Kontrollgeräte und der Kontrollgerätekarten werden mit Gebühren belastet (für sicherheitstechnische Überprüfungen und Zertifizierung), die diese soweit möglich, an Spediteure usw. „in die Preise weiterwälzen“ werden.

Ob bei den Regelungsadressaten infolge dessen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich nicht abschätzen. Ähnliches gilt auch für die Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und auf das Verbraucherpreisniveau.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind etwaige Kostensteigerungen in Kauf zu nehmen.

Die finanziellen Be- und Entlastungen der öffentlichen Haushalte (Verwaltungsaufwand, Einnahmen aus Gebühren) erfordern per Saldo keine Gegenfinanzierung, die mittelbare preisrelevante Effekte generiert.

## **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

### **I. Neufassung der Fahrpersonalverordnung (Artikel 1)**

In der Begründung werden grundsätzlich nur solche Bestimmungen erläutert, die neu sind oder von den bisherigen abweichen, nicht dagegen Bestimmungen, die unverändert übernommen worden sind.

Zu § 1 (Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr)

§ 1 entspricht im Wesentlichen dem früheren § 6 Fahrpersonalverordnung.

In § 1 werden die wesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 für die Lenk- und Ruhezeiten auch für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 2,8 t bis 3,5 t sowie für Omnibusse im Linienverkehr bis zu 50 km Linienlänge für verbindlich erklärt. Oberhalb dieser Grenzen setzt jeweils die EG-Regelung ein (Art. 4 Nr. 1 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85). Wie bei den EG-Sozialvorschriften ist bei der Festlegung des zulässigen Gesamtgewichts der Anhänger mit einzubeziehen.

Die Regelungen gelten auch für Nichtgebietsansässige, also auch für nicht in Deutschland zugelassene Fahrzeuge, soweit sie am deutschen Straßenverkehr teilnehmen.

Gegenüber der bisherigen Regelung wird die Anwendung der Verordnung auf die Artikel 9 und 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ausgedehnt, welche die Ruhezeiten eines Fahrers bei Begleitung eines Fahrzeugs auf Fährschiffen oder der Eisenbahn, Abweichungen von der Ruhezeit und die Planung der Arbeit der Fahrer durch das Unternehmen betreffen. Diese Regelungen sollen künftig auch für Kleinfahrzeuge zwischen 2,8 t und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, die ohnehin Lenk- und Ruhezeiten zu beachten haben, gelten.

Zu § 2 (Kontrollgerät nach Anhang I B)

Absatz 1 erlegt dem Fahrer die Pflicht auf, sich bei der Bedienung des Kontrollgerätes an der Benutzerführung zu orientieren. Hierdurch soll verhindert werden, dass der Fahrer durch Überspringen im „Benutzermenü“ erforderliche Eintragungen unterlässt.

Absatz 2 fordert vom Fahrer die Eingabe der in Artikel 15 Absatz 3 Buchstaben b bis d Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeiträume, wenn er solche (z. B. „sonstige

Arbeitszeiten oder Bereitschaftszeiten“) vor Fahrzeugübernahme verbraucht hat. So kann der Fahrer mehrere Stunden im Betrieb gearbeitet oder gewartet haben, bevor er seinen Fahrauftrag beginnt. Die „sonstigen Arbeitszeiten oder Bereitschaftszeiten“ sind keine Lenk- aber auch keine Ruhezeiten und werden insoweit dann auch nicht als solche berücksichtigt, während verbrachte Ruhezeiten als Tagesruhezeiten i. S. d. Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 berücksichtigt werden.

Absatz 3 bestimmt, dass im Falle des Fehlens, der Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte der Fahrer zu Beginn der Fahrt einen Ausdruck aus dem Massenspeicher zu fertigen und auf diesem seine Identifizierungsmerkmale anzubringen sowie seine sonstigen Arbeitszeiten, die Bereitschaftszeiten sowie die Unterbrechungen und Tagesruhezeiten einzutragen hat. Die gleiche Verpflichtung besteht am Ende der Fahrt. Die Ausdrucke sind durch den Unternehmer zwei Jahre aufzubewahren und den Kontrollbeamten vorzulegen. Für den Fall, dass der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher ein Kontrollgerät nach Anhang I B nicht bedienen kann, hat er die in Art. 15 Absatz 3, zweiter Gedankenstrich, Buchstaben b, c und d der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeiten (sonstige Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen, Ruhezeiten) manuell auf die Fahrerkarte einzugeben. Hierdurch soll eine lückenlose Überwachung der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers ermöglicht werden. Die vom Fahrer manuell eingegebenen Tätigkeitsdaten werden im Massenspeicher nicht aufgezeichnet. Absatz 4 betrifft den Fall der Fahrzeugmiete durch Unternehmen.

Mieter von Fahrzeugen haben sicherzustellen, dass die aufgezeichneten Zeiten ihnen und nicht Nachmietern zugerechnet werden. Dies geschieht durch Einsatz der Fahrerkarte bzw. Fertigung eines Ausdrucks.

Absatz 5 betrifft das Kopieren von Daten aus dem Massenspeicher und der Fahrerkarte in die betriebliche Datenverarbeitung. Damit soll sichergestellt werden, dass sowohl das Unternehmen als auch die zur Kontrolle der Sozialvorschriften zuständigen Behörden überprüfen können, ob beim Einsatz des jeweiligen Fahrers bzw. Fahrzeuges die Sozialvorschriften eingehalten wurden. Die Daten sind 2 Jahre zu speichern und müssen den Kontrollbeamten vom Unternehmer selbst zur Verfügung gestellt werden. Um Datenverlust infolge technischer Probleme zu vermeiden, ist eine Sicherheitskopie der Daten zu erstellen und auf gesondertem Datenträger aufzubewahren.

Gemäß Absatz 6 haben Vermieter von Fahrzeugen dem Mieter die ihn betreffenden Daten zur Verfügung zu stellen.

Zu § 3 (Organisation, Schlüsselmanagement und Kartenausgabe)

§ 3 Fahrpersonalverordnung beschreibt die Zuständigkeiten in der Zertifizierungsinfrastruktur. Die Einzelheiten ergeben sich aus der in Anlage 2 zur Fahrpersonalverordnung enthaltenen , von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 16.11.2004 bestätigten Zertifizierungs-Policy.

Der Begriff „Certificate Policy“ ist in ISO/IEC 9594-8/ITU-T definiert als „named set of rules that indicates the applicability of a certificate to a particular community an/or a class of application with common security requirements“. Einfacher ausgedrückt besteht eine Zertifizierungs-Policy (im Folgenden kurz „Policy“) aus festgelegten Regeln, die die „Qualität“ und Anwendbarkeit von Zertifikaten innerhalb eines von ihr vorgegebenen Sicherheitsniveaus beschreiben und garantieren sollen. Die in einem Zertifikat vorgenommene Zuordnung von öffentlichem Schlüssel und Inhaber des zugehörigen privaten Schlüssels gewinnt erst durch Referenz auf eine bestimmte Policy an „Gehalt“. Die Policy ist damit „Quelle und Ursache“ des Vertrauens, das alle Nutzer eine Zertifizierungsinfrastruktur (PKI) dieser entgegen bringen (müssen). Damit die Policy nicht bloßes „Lippenbekenntnis“ ist, müssen in ihr neben allgemeinen Zielvorgaben auch mindestens generische Sicherheitsvorkehrungen beschrieben werden, die der Umsetzung dieser Ziele dienen. Diese Vorgaben werden in einem „Practise Statement“ weiter konkretisiert und an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst.

Die Policy der nationalen Zertifizierungsstelle im Kontext Digitales Kontrollgerät ist als Policy einer Mittelinstanz angesiedelt zwischen der Policy der europäischen Root-CA, deutschen Zertifikatsinhabern und den Nutzern der Kontrollgeräte-PKI in ganz Europa (insbesondere Kontrolleure), die in Deutschland ausgestellte Zertifikate für ihre Tätigkeit auswerten müssen. Sie hat damit die doppelte Aufgabe, sowohl der übergeordneten EU-Root-Zertifizierungsstelle zu demonstrieren, dass die relevanten Anforderungen eingehalten wurden, als auch den Nutzern gegenüber Relevanz und Inhalte der Zertifikate zu garantieren. Obwohl im Falle des digitalen Kontrollgeräts zahlreiche Inhalte, die üblicherweise in Zertifizierungs-Policies angesiedelt sind, bereits durch die zugrunde liegende EG-Verordnung geregelt sind, wurden in der Vorbereitungsphase verschiedene wichtige Aspekte identifiziert, die zusätzlich festgehalten werden sollten. Alle Mitgliedsstaaten müssen vor der Ausstellung ihrer nationalen Zertifikate durch die europäische Root ihrer Policies dort bestätigen lassen. Die nationalen Zertifizierungs-Policies spielen damit eine

zentrale Rolle bei dem notwendigen Bemühen, ein EU-weit vergleichbares Sicherheitsniveau für das digitale Kontrollgerät zu gewährleisten.

Zu § 4 (Allgemeines)

§ 4 Fahrpersonalverordnung bestimmt den Kreis der Antragsberechtigten für die zum Betrieb des Kontrollgerätes erforderlichen Kontrollgerätkarten.

Absatz 1 Satz 3 Nr. 1 legt den Kreis der inländischen Antragsberechtigten für die Fahrererkarte auf Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis nach Muster 1 der Anlage 8 der Fahrerlaubnisverordnung, die dazu berechtigt, Fahrzeuge zu führen, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen, fest. Dies bedeutet in der Praxis, dass derjenige, der eine Fahrererkarte beantragen möchte, sich in Besitz eines Kartenführerscheins bringen muss. Diese Regelung ist notwendig, da die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sicherzustellen haben, dass niemand mehr als eine Fahrererkarte erhält. Eine der Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrererkarte ist der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für die in Betracht kommenden Fahrzeuge. Die Führerscheinnummer ist auf der Fahrererkarte anzugeben. Daher empfiehlt es sich, für den Antragsteller den Besitz des neuen Kartenführerscheins nach Muster 1 der Anlage 8 zur Fahrerlaubnisverordnung vorzuschreiben, da nur so eine Speicherung der Fahrererkarte/Fahrerlaubnis im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) erfolgt. Bei Vorlage des Kartenführerscheins lässt sich durch die Abfrage (online) im ZFER zuverlässig und schnell ermitteln, ob der Antragsteller im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis ist und für ihn noch keine Fahrererkarte ausgestellt wurde. Andernfalls wäre der Aufwand für diese Ermittlung zu groß, da bei ca. 650 Führerscheinstellen nachgefragt werden müsste. Im Übrigen ist, sofern die örtlichen Fahrerlaubnisregister gem. § 65 Abs. 10 StVG geschlossen werden, ein Abgleich der örtlichen Fahrerlaubnisregister gar nicht mehr möglich.

Eine Ersatzfahrererkarte ist gemäß Artikel 14 Abs. 4 Buchst. a der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 binnen 5 Tagen auszustellen. Dabei ist die aktuelle Gültigkeit der Fahrerlaubnis zu prüfen. Dies ist innerhalb der vorgegebenen Fristen nur möglich, wenn die Fahrerlaubnis des Antragstellers im ZFER registriert ist und auf die jeweils aktuelle Führerscheinnummer zurückgegriffen werden kann. Gleichzeitig berechtigt die Fahrerlaubnis eines EU-Mitgliedstaates bzw. eines anderen Vertragsstaates des Europäischen Wirtschaftsraumes nicht inländische Antragsteller zur Beantragung der Fahrererkarte. Diese



Regelung ist notwendig, um dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der in diesen Staaten ausgestellten Fahrerlaubnissen genüge zu tun.

Absatz 1 Satz 3 Nr. 2 beschreibt den Kreis der zur Beantragung der Werkstattkarte Berechtigten. Die Werkstattkarte ermöglicht die Prüfung und Kalibrierung des Kontrollgerätes, sowie das Herunterladen der Daten.

Absatz 1 Satz 3 Nr. 3 benennt die Unternehmen, welche das Recht zur Beantragung der Unternehmenskarte besitzen. Der Unternehmer benötigt die Karte, um die im Massenspeicher des Gerätes enthaltenen Daten in seine betriebliche Datenverarbeitung kopieren zu können und um entsprechend seinen Pflichten aus Art. 15 Abs. 2 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 feststellen zu können, ob die Lenk- und Ruhezeiten durch die Fahrer eingehalten werden. Die Karte ist anderen Unternehmern gegenüber gesperrt.

Absatz 1 Satz 4 und 5 ermöglicht die Antragstellung auf elektronischem Weg. In jedem Fall hat aber eine Überprüfung der Identität des Antragstellers sowie der Übereinstimmung der Kopien mit den Originalurkunden stattzufinden. Hierdurch sollen Manipulationen verhindert werden.

Absatz 2 regelt die Zuständigkeit für die Kartenausgabe.

Absatz 3 bestimmt, dass der Antrag auf Erneuerung von Fahrer- und Unternehmenskarte frühestens sechs Monate, der auf Erneuerung der Werkstattkarte frühestens 1 Monat vor Ablauf der gültigen Karten gestellt werden darf. Dies soll der Entzerrung von Antragsspitzen dienen.

Die durch die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vorgegebenen Fristen für die Ausstellung bei Ersatzfahrerkarten (5 Tage) und Werkstattkarten (5 Tage) beginnen erst, wenn bei Antragstellung alle Antragsunterlagen vorliegen. Nur dann sind diese Fristen einzuhalten.

Absatz 4 regelt die Beantragung einer Kontrollgerätkarte wegen Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl einer vorhandenen Karte. Um sicherzustellen bzw. zu verhindern, dass der Antragsteller nicht unberechtigt in den Besitz einer zweiten Karte gelangt, ist im Falle der Beschädigung bzw. Fehlfunktion die vorhandene Karte der Behörde zurückzugeben. Im Falle von Verlust oder Diebstahl ist die Nummer der Karte anzugeben, sowie eine Erklärung über den Verlust bzw. den Nachweis einer Anzeige des

Diebstahls. Durch Letzteres soll der unberechtigte Erwerb einer zweiten Karte verhindert werden. Dem dient auch die Möglichkeit der zuständigen Behörde, eine Versicherung an Eides statt über den Verbleib der abhanden gekommenen Fahrerkarte zu verlangen. Gerade bei Fahrern kann die Neigung, eine zweite Karte zu erlangen, nicht ausgeschlossen werden.

Absatz 5 verpflichtet den Karteninhaber, den Verlust der Karte bei der ausgebenden Behörde oder Stelle anzuzeigen.

Zu § 5 (Fahrerkarte)

Absatz 1 regelt die vom Fahrer bei Beantragung der Fahrerkarte vorzulegenden Unterlagen. Sie ergeben sich für alle Karten aus Anhang I B, IV, Randnummern 175 zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Neben dem Führerschein nach Muster 1 der Anlage 8 zur Fahrerlaubnisverordnung bzw. einer Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der EU oder eines anderen Vertragsstaates des europäischen Wirtschaftsraumes, muss der Fahrer seinen Wohnsitz nachweisen, damit die Ausgabestelle ihre Zuständigkeit überprüfen kann (Nummer 2). Die Angaben in Nummer 3 werden bis auf den Geburtsort und den Geburtsnamen mit der Unterschrift auf die Fahrerkarte aufgetragen. Geburtsort und Geburtsname dienen als Unterscheidungsmerkmal bei der Registrierung. Das nach Nummer 4 vorzulegende Lichtbild wird in die Fahrerkarte eingescannt.

Absatz 2 verpflichtet die ausgebende Stelle zur Prüfung der Identität des Antragstellers sowie seines Wohnsitzes.

Absatz 3 verpflichtet die zuständigen Stellen, zu überprüfen, ob der Antragsteller bereits Inhaber einer Fahrerkarte ist bzw. eine solche schon beantragt hat.

Absatz 4 schreibt vor, dass die Fahrerkarte keinem Dritten überlassen werden darf, und dass sie während der Fahrt mitzuführen und dem Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen ist.

Absatz 5 legt die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte auf fünf Jahre fest. Dies entspricht der in Artikel 14 Abs. 4a Unterabsatz 2 Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 höchstzulässigen Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte. Das Datum der Personalisierung ist dabei der Zeitpunkt, zu welchem die Daten des Karteninhabers durch den Personalisierer (KBA) auf der Karte angebracht werden.

Zu § 6 (Mitführen der abgelaufenen Fahrerkarte)

Die Regelung soll den Kontrollbehörden die Möglichkeit geben, bei Straßenkontrollen nicht nur die Lenk- und Ruhezeiten der laufenden Woche, sondern auch die Lenk- und Ruhezeiten der Vorwoche zu kontrollieren.

Zu § 7 (Werkstattkarte)

Absatz 1 bestimmt, dass die Werkstattkarte nur erteilt wird, wenn Unternehmer und verantwortliche Fachkraft zuverlässig und fachlich geeignet sind.

Absatz 2 regelt die vom Antragsteller zu machenden Angaben und vorzulegenden Unterlagen. Von den Angaben nach Nr. 1, 2 und 4 werden die Namen sowie die Adresse des Unternehmens auf die Werkstattkarte aufgetragen. Die Gewerbeanmeldung nach Nr. 3 dient der Überprüfung, dass überhaupt eine Tätigkeit der Werkstatt ausgeübt wird. Die anderen Angaben dienen als Unterscheidungsmerkmal. Die aktuelle Anerkennung (Nr. 5) berechtigt die jeweilige Werkstatt zur Arbeit an dem Kontrollsystem (Art. 12 Abs. 1 Verordnung (EWG) Nr. 3821/85). Die verantwortlichen Fachkräfte (i.d.R. Techniker), die das Gerät kalibrieren, müssen geschult sein (Nr. 7). Die Erklärung nach Nr. 8 dient dazu, sicherzustellen, dass nur so viele Werkstattkarten ausgestellt werden, wie Fachkräfte in der jeweiligen Firma tätig sind. Das polizeiliche Führungszeugnis dient dem Nachweis der Zuverlässigkeit der Fachkraft und der zur Vertretung berufenen Person. Die Werkstattkarte ist die „gefährlichste“ Karte. In der Hand eines „untreuen“ Mitarbeiters ermöglicht sie bei der Kalibrierung erhebliche Manipulationen.

Absatz 3 bestimmt, wann der Unternehmer oder die verantwortliche Fachkraft die erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzen.

Die Anfrage nach Absatz 4 dient dazu, sicherzustellen, dass die verantwortliche Fachkraft nur eine Werkstattkarte pro Arbeitsverhältnis erhält, wenn er Beschäftigungsverhältnisse in verschiedenen Werkstätten nachgeht.

Absatz 5 lässt der ausgebenden Behörde verschiedene Möglichkeiten, die Werkstattkarte an den Unternehmer zu übermitteln. In Frage kommen z. B. eingeschriebener Brief und Post-Ident-Verfahren. Gemäß Anhang I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist die Werkstatt Eigentümer, der Techniker Besitzer der Karte (Anhang I B, I Buchst. qq).

Absatz 6 legt die Gültigkeitsdauer der Werkstattkarte entsprechend der nach Art. 12 Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 längstmöglichen Gültigkeitsdauer auf ein Jahr fest.

Zu § 8 (Wegfall der Erteilungsvoraussetzungen)

Die Vorschrift regelt die Rückgabepflicht der Werkstattkarte bei Wegfall der Erteilungsvoraussetzungen. Rückgabepflichtig sind Fachkräfte und Werkstattinhaber. Die Rückgabepflicht des Werkstattinhabers ergibt sich daraus, dass er Eigentümer der Karte ist, und dass die Fachkraft die Werkstattkarte in der Regel nur im räumlichen Bereich der Werkstatt benutzen darf. Die Karte wird sich nach dem Ausscheiden der Fachkraft in der Regel dort befinden. Der Unternehmer hat sie unverzüglich zurückzugeben. Ist ihm das nicht möglich, so unterrichtet er die ausgebende Behörde oder Stelle

Zu § 9 (Unternehmenskarte)

Absatz 1 regelt die bei Beantragung der Unternehmenskarte zu machenden Angaben. Auf die Karte selbst werden der Name des Unternehmens sowie dessen Anschrift aufgetragen.

Absatz 2 bestimmt die Ausgabe der Unternehmenskarte an den Unternehmer bzw. die verantwortlichen Personen des Unternehmens.

Absatz 3 regelt das sogenannte „log in“ und „log out“. Ohne ordnungsgemäße Eingabe der Unternehmenskarte zu Beginn (z. B. bei Miete) und zu Ende des Einsatzes ist eine eindeutige Zuordnung der Fahrzeugnutzung zu einem bestimmten Unternehmen nicht möglich.

Absatz 4 legt die Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte, welche in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht geregelt ist, auf 5 Jahre fest. Ab diesem Zeitpunkt ist mit einer eingeschränkten Gebrauchsfähigkeit der Karten auf Grund Materialermüdung zu rechnen.

Zu § 10 (Kontrollkarte)

Festlegung der Gültigkeitsdauer auf fünf Jahre. Ab diesem Zeitpunkt ist mit Materialermüdung zu rechnen.

Zu §§ 11 – 17 (Zentrales Kontrollgerätkartenregister)

§§ 11 bis 17 enthalten die notwendigen Ausführungsbestimmungen zu den in § 2 Nr. 4 Fahrpersonalgesetz getroffenen Regelungen hinsichtlich der Registrierung der Kontrollgerätkarten.

Mit § 2 Nr. 4 Fahrpersonalgesetz wurde eine einheitliche Regelung hinsichtlich der zentralen Registrierung der Identifizierungsdaten aller zum Betrieb des digitalen Kontrollgerätes nach Anhang IB Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erforderlichen Karten (einschl. Unternehmens- und Kontrollkarte) ermöglicht. Auf ihr fußen die Regelungen der §§ 11 bis 17 Fahrpersonalverordnung. Die Registrierung der Kontrollgerätkarten ist erforderlich, um feststellen zu können, welchen Fahrern, Werkstätten, Unternehmen und Behörden eine Kontrollgerätkarte erteilt wurde. Die Registrierung der verlorenen und defekten Karten dient der Verhinderung von Missbrauch und Manipulationen. Es soll verhindert werden, dass angeblich verlorene oder defekte Karten dazu benutzt werden, die Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu umgehen, bzw. das Kontrollgerät zu manipulieren (Werkstattkarte). Die Identifizierungsdaten umfassen sowohl die Angaben über den Besitzer der Karte, als auch sonstige, auf der Karte befindliche Daten, die administrativen Zwecken dienen sowie dem Erkennen möglicher Fälschungen der Karte (Karten-Nr., Chipnummer, Status, Tag der Produktion, Gültigkeitszeitraum, ausstellende Behörde, Führerschein-Nr. bei Fahrerkarte usw.). Ihre Speicherung ist u. a. auch deswegen notwendig, weil gemäß Art. 12 Abs. 1, Art. 14 Abs. 4 Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 bei Erneuerung (nur Werkstattkarte), Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Karten binnen 5 Werktagen eine Ersatzkarte auszustellen ist. Ohne die Speicherung der auf der Karte befindlichen Daten wird diese Frist nicht einzuhalten sein.

Die zentrale Registrierung der Kontrollkarten dient dem Zweck, den zum Vollzug der Sozialvorschriften zuständigen Behörden ein Durchfragen über die Ausgabenstelle zu ersparen.

Der Abruf der Daten, mit Ausnahme biometrischer Daten, soll nur an Stellen zulässig sein, welche zum Vollzug der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, den darauf beruhenden Rechtsvorschriften bzw. für die Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten zuständig sind. Datenschutz, Kontrolle der Zulässigkeit der Abrufe und Datensicherheit sind zu gewährleisten.

Die Kontrollgerätkarten, bzw. die darauf enthaltenen Kartennummern verfügen über einen Erneuerungs- und Ersatzindex. Der Erneuerungsindex wird um eins erhöht, wenn der Karteninhaber vor Ablauf des Gültigkeitszeitraums eine Folgekarte beantragt und ein

Missbrauch der bisherigen Karte ausgeschlossen ist. Der Ersatzindex wird um eins erhöht, wenn die bisherige Karte z. B. wegen Verlust oder Diebstahl (Missbrauch nicht ausgeschlossen) ersetzt werden muss. Die Daten über Kontrollgerätkarten werden ein Jahr nach Ablauf ihrer Gültigkeit gelöscht.

Zu § 11 (Führung und Zweckbestimmung des Registers)

Absatz 1 weist dem KBA die Führung des Zentralen Kontrollgerätkartenregisters zu. Absatz 2 enthält Regelungen über die Zweckbestimmung des Registers.

Zu § 12 (Inhalt des Registers)

Nummer 1 regelt die im Kontrollgerätkartenregister bezüglich der Fahrerkarten zu speichernden Daten. Ihre Aufzählung ist abschließend. Eine Speicherung der Wohnanschrift ist nicht zulässig. Die in Nummer 1 Buchstabe b genannte Kontrollgerätkartennummer der erteilten Fahrerkarte stellt wie die Chipkennung ein Identifizierungsmerkmal für die erteilte Karte dar. Damit wird verhindert, dass im Kontrollgerätkartenregister einzutragende Daten einer falschen Person zugeordnet werden bzw. eine Auskunft über eine falsche Person erfolgt. Die Nummer der jeweiligen Karte besteht aus einer zentral vergebenen Schlüsselnummer incl. einer Prüfziffer, Merkmalen zur Kartenart und Angaben zum ausstellenden Mitgliedstaat sowie verschiedenen Indizes.

Nummer 2 enthält die im Kontrollgerätkartenregister bezüglich der Werkstattkarten zu speichernden Daten. Die Kontrollgerätkartennummer für eine Werkstattkarte wird nach dem gleichen System vergeben wie die zu einer Fahrerkarte.

Nummer 3 regelt die Registrierung der Unternehmenskarten. Die Kontrollgerätkartennummer wird nach dem gleichen System vergeben wie die zu einer Fahrerkarte.

Nummer 4 regelt die Registrierung der Kontrollkarten. Die in den Buchstaben a bis e aufgeführten Daten werden im zentralen Kontrollgerätekartenregister zum Abruf bereitgehalten, damit den Kontrollbehörden ein Durchfragen über die Ausgabestelle erspart wird. Da die Kontrollkarte unpersönlich ausgestellt ist, führt das Register Angaben nur bis zur jeweiligen Kontrollbehörde.

Zu § 13 (Löschung von Eintragungen im Zentralen Kontrollgerätkartenregister)

§ 13 regelt die Löschung der Eintragungen im Zentralen Kontrollgerätregister ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeitsdauer.

Zu § 14 (Mitteilung an das Zentrale Kontrollgerätekartenregister)

Die Vorschrift bestimmt die unverzügliche Mitteilung der zu speichernden Daten an das Zentrale Kontrollgerätekartenregister (KBA) sowie der zur Personalisierung erforderlichen Daten an den Personalisierer (KBA).

Zu §§ 15, 16

Sie regeln zu welchem Zweck die Übermittlung der Daten an in- bzw. ausländische Stellen zulässig ist.

Zu § 17

Die Abfrage von Daten beim KBA im automatisierten Abrufverfahren erfolgt über das Zentrale Verkehrsinformationssystem (ZEVIS). Eine weitergehende Regelung ist insoweit nicht erforderlich. Das „wie“ des Datenabrufs richtet sich nach § 10 Bundesdatenschutzgesetz. Die vorzusehenden Sicherheitsmaßnahmen ergeben sich aus § 9 Bundesdatenschutzgesetz. Über die Einzelheiten des Verfahrens müssen sich die beteiligten Ausgabestellen und das KBA im Rahmen von § 10 Bundesdatenschutzgesetz einigen. Dabei hat das Kraftfahrtbundesamt mit den Stellen, denen der Abruf erlaubt werden soll, die Vorgaben des § 10 Abs. 2 und 3 BDSG konkret festzulegen. Die Erlaubnis zur Übermittlung der beim KBA gespeicherten Daten ergibt sich aus § 15 Bundesdatenschutzgesetz.

Zu § 18 (Ausnahmen von EG-Verordnungen)

§ 18 entspricht dem früheren § 7 Fahrpersonalverordnung.

Absatz 3 macht von der Ermächtigung des Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 6 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 Gebrauch, wodurch beim innerdeutschen Personenverkehr, ausgenommen der Linienverkehr über 50 km Linienlänge die Wochenruhezeit erst nach 12 Tageslenkzeiten bzw. zum Ende des zwölften Tages eine Wochenruhezeit eingelegt werden muss.

Zu § 19 (Kontrollgeräte nach dem AETR)

§ 19 entspricht dem früheren § 5 Fahrpersonalverordnung.

Zu § 20 (Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage)

Absatz 1 dehnt die Regelung über die Bestätigung für arbeitsfreie Tage auf Fälle aus, in denen Arbeitszeitznachweise nach § 1 Abs. 6 oder 7 (bei Einsatz von Fahrzeugen zwischen 2,8 und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) nicht vorgelegt werden können. Dies ist konsequent, da bei Einsatz dieser Fahrzeuge Arbeitszeitznachweise gefordert werden.

Zu §§ 21, 23

Redaktionelle Anpassung der Ordnungswidrigkeitentatbestände an die geänderten Grundbestimmungen.

Zu § 22 (Ordnungswidrigkeiten)

§ 22 entspricht dem früheren § 9 Fahrpersonalverordnung.

Zu § 24

Neuer Tatbestand der den Verstoß gegen Art. 2 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 2135/98 beweht.

Zu § 25 (Ordnungswidrigkeiten)

§ 25 entspricht dem früheren § 11 Fahrpersonalverordnung.

Zu § 26 (Übergangsvorschriften)

Die Übergangsvorschriften stellen klar, dass vor dem Inkrafttreten der Verordnung ausgegebene Kontrollgerätkarten, die der Aktivierung der Geräte, u. a. bei der Fahrzeugproduktion, dienen, gültig sind. Dies gilt auch für die zur Erlangung der Werkstattkarten erforderlichen Schulungen und Anerkennungen die im Hinblick auf den Erlass dieser Verordnung durchgeführt wurden.

Zu Anlage 1 (zu § 1 Abs. 6 Fahrpersonalverordnung)

Sie wurde insoweit geändert, als Name und Vorname des Fahrers in den Vordruck aufgenommen wurden.

Zu Anlage 2 (zu § 3 Fahrpersonalverordnung)

Sie enthält die Zertifizierungs-Policy für Deutschland.



Zu Anlage 3 (zu § 4 Fahrpersonalverordnung)

Sie enthält die zusätzlichen Angaben für Fahrer- und Werkstattkarte sowie die zusätzlichen Sicherheitsmerkmale der Speicherkarten.

## II. Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Artikel. 2)

Mit Einführung des digitalen Kontrollgerätes werden die herkömmlichen Schaublätter zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten sowie der gefahrenen Wegstrecke und Geschwindigkeit für neu in den Verkehr kommende ausrüstungspflichtige Kraftfahrzeuge elektronisch aufgezeichnet und durch die so genannte Fahrerkarte ersetzt. Die regelmäßige Prüfung und Kalibrierung des digitalen Kontrollgerätes soll wie bisher schon bei EG-Kontrollgerät und Fahrschreiber durch beauftragte Kraftfahrzeugwerkstätten, die die personellen und werkstattmäßigen Voraussetzungen erfüllen, durchgeführt werden. Im Rahmen der Neufassung des § 57 b mit Anlagen XVIII bis XVIII d, die im Wirksamwerden des Anhangs I B der Verordnung (EWG) 3821/85 begründet ist, wird auch dem Beschluss des Bund-Länder-Fachausschusses „Technischen Kraftfahrwesen“ vom 13./14. Februar 2001 neben den bisher von den obersten Landesbehörden anerkannten Kontrollgeräteherstellern nun auch die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen anzuerkennen, entsprochen.

### 1. Zu Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Änderung auf Grund der neu eingefügten Anlagen XVIII bis XVIII d. Die Anlagen erhalten die Nummern XVIII bis XVIII d, weil die Nummer XVII bereits für eine Anlage vergeben wurde, die mit dem Entwurf der Verordnung... in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingefügt werden wird.

### 2. Zu Nr. 2 (§ 57a)

#### 2.1 Absatz 1

Redaktionelle Anpassung

#### 2.2 Absatz 3

Die Neufassung des Abs. 3 enthält in Satz 1 die Ergänzung um die Ausrüstung mit dem digitalen Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Anhang I B. Die Aufhebung der Sätze 2 und 3 bedeutet, dass bei Wohnmobilen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t, falls diese mit einem EG-Kontrollgerät ausgerüstet

sind, diese nach den Vorschriften des nationalen Fahrtschreibers (fahrzeugbezogen) und nicht mehr fahrerbezogen wie beim EG-Kontrollgerät zu betreiben sind. Die Fahrer dieser Fahrzeuge haben dann auch nicht mehr die besonderen Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu beachten.

Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t sind mit einem nationalen Fahrtschreiber gemäß § 57a StVZO auszurüsten. Dieser ist fahrzeugbezogen zu betreiben. Nach der bisherigen Regelung des § 57a Abs. 3 Satz 2 StVZO war ein eingebautes EG-Kontrollgerät fahrerbezogen zu betreiben. Der Fahrer dieser Fahrzeuge hatte die Lenk- und Ruhezeiten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu beachten. Diese Ungleichbehandlung wird durch die Aufhebung der Sätze 2 und 3 beendet.

### 3. Zu Nr. 3 (§ 57b)

Die Neufassung des § 57b beruht auf der 7. Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 durch die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002. Durch die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 wurden die technischen Spezifikationen von Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 an den technischen Fortschritt angepasst.

#### 3.1 Absatz 1

Absatz 1 entspricht im Wesentlichen der bisherigen Fassung und wurde ergänzt um die Festverweisung auf Anlage XVIII (Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte). Es sind die für den Halter maßgeblichen Vorschriften über die durchzuführenden Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte und zur Nachweisführung enthalten.

#### 3.2 Absatz 2

In Absatz 2 sind die Fälle festgelegt, in denen Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte durchzuführen sind. Diese Prüfungsfälle entsprechen im Wesentlichen den bisherigen Prüfungsfällen nach Absatz 1. Für Kontrollgeräte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist zusätzlich eine Prüfung auch dann durchzuführen, wenn die UTC-Zeit von der korrekten Zeit um mehr als 20 Min abweicht, oder wenn sich das amtliche Kennzeichen geändert hat.

### 3.3 Absatz 3

Absatz 3 entspricht im Wesentlichen den bisherigen Vorschriften in Bezug auf die zur Durchführung der Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte befugten Stellen.

### 3.4 Absatz 4

Absatz 4 entspricht im Wesentlichen der bisherigen Fassung und wurde ergänzt um die Festverweise, auf Anlage XVIIIa (Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten), Anlage XVIIIc (Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätheherstellern und von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren zur Durchführung von Prüfungen) und Anlage XVIIIb (Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte).

## 4. Zu Nr. 4 (§ 69a)

Redaktionelle Änderung auf Grund der Neufassung des § 57b

## 5. Zu Nr. 5 (§ 72 Abs. 2 StVZO)

Durch die Übergangsvorschriften zu § 57b StVZO wird klargestellt, dass Anerkennungen und Ermächtigungen die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung zur Durchführung der Prüfungen an Fahrtschreibern und Kontrollgeräten nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erteilt wurden, in dem erteilten Umfang weiter gelten.

## 6. Zu Nr. 6 (Anlage XVIII bis XVIII d)

### 6.1 Zur Anlage XVIII

In der Anlage XVIII sind die Rahmenbedingungen zu den Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sowie über die Nachweise der Prüfungen festgelegt. Die Anlage enthält im Anhang das Muster einer Bescheinigung über das Herunterladen der Daten oder ggf. über die Unmöglichkeit des Herunterladens.

### 6.2 Zur Anlage XVIIIa

In Anlage XVIIIa werden die für die Durchführung der Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte notwendigen Durchführungsbestimmungen aufgenommen. Diese

Durchführungsbestimmungen entsprechen im Wesentlichen den Forderungen der Anhänge I und I B der Verordnung (EWG) 3821/85.

### 6.3 Zur Anlage XVIIIb

In Anlage XVIIIb werden im Wesentlichen die Vorschriften der "Fahrtschreiber-Anerkennungs-Richtlinie" vom 07. Dezember 1972 mit Änderungen vom 30. März 1973 und vom 24. Oktober 1974 übernommen. Die Anforderungen an die Ausstattung der Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte werden um die für die Prüfungen der Kontrollgeräte nach Anhang I B der Verordnung (EWG) 3821/85 erforderlichen Geräte ergänzt.

### 6.4 Zur Anlage VIIIc

In Anlage VIIIc sind die allgemeinen Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung von Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern und von Fahrzeugherstellern festgelegt.

### 6.5 Zur Anlage VIIIId

In Anlage VIIIId sind die Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung von Werkstätten festgelegt. Aufgrund der positiven Erfahrungen im Zusammenhang mit der Anerkennung von Werkstätten nach § 47b (AU) und Anlage VIIIc (SP) wurden die Vorschriften der Anlage VIIIId entsprechend gefasst. Neben den amtlich anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgeräteherstellern können zukünftig auch die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeug-Innungen Werkstätten beauftragen. Darüber hinaus können die Schulungen der verantwortlichen Fachkräfte auch von den vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeug-Handwerks autorisierten Stellen durchgeführt werden.

III. Änderung der Verordnung vom 6. Juni 1990 über die Kontrollen gemäß der Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1998 (Artikel 3)

Zu Nr. 1

Redaktionelle Änderung in § 3, welche durch die Einführung des digitalen Kontrollgerätes erforderlich wurde. Da die Summe der Fahrtage künftig nicht nur nach der „Summe der Schaublätter“ bestimmt werden kann, wird auf „die Summe der Fahrtage der Fahrer“ abgestellt.

Zu Nr. 2

Redaktionelle Änderungen in § 7, welche durch die Einführung des digitalen Kontrollgerätes erforderlich wurden. § 7 verpflichtet die Gewerbeaufsicht, künftig bei Betriebskontrollen die Gültigkeit der zur Kalibrierung eingesetzten Werkstattkarten zu überprüfen.

IV. Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) (Artikel 4)

Zu Nr. 1 Redaktionelle Anpassung

Zu Nr. 2 Die Änderung betrifft die Einführung neuer Gebührentatbestände (181.1, 181.2, 182.1, 182.2)

Die Gebühren beziehen sich auf die an den relevanten Prozessen der zu überprüfenden Stellen beteiligten Mitarbeiter einschließlich Leitungspersonal. Aufgrund der zu erwartenden größeren Mitarbeiterzahl der Hersteller von Fahrzeugeinheiten und Kontrollgerätekarten wurde die Gebührenspanne entsprechend festgelegt. Es wird unterstellt, dass in den Audits stets die Datensicherheit überprüft wird und alle zwei Jahre ein vom BSI akkreditierter/anerkannter Auditor teilnimmt (181.1, 181.2).

Die Gebühren orientieren sich am Aufwand für die Zertifizierung von QM-Systemen nach DIN ISO 9001 (einschließlich Entwicklungsleistungen bei erstmaliger Prüfung = Tabelle A) und der GebOSt.

Soweit im Rahmen der Tätigkeiten nach Nr. 181.1 und 181.2 Kosten des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik anfallen, werden diese nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 GebOSt geltend gemacht.

Weitere Gebühren entstehen durch die Zuteilung von Zertifikaten und kryptographischen Schlüsseln seitens KBA gegenüber den Herstellern (182.1, 182.2)

Die für Personalisierung und Ausstellung einer Kontrollgerätkarte entstehenden Kosten des KBA werden durch die Länder als Auslagen geltend gemacht.

Es handelt sich um:

	Kosten je Karte
Aufbau und Betrieb des ZKR (je produzierter KgKarte)	1,20 €
Personalisierung einer Kontrollgerätkarte	3,50 €
bauartgenehmigter Kartenrohling	5,50 €
Zuteilung eines Zertifikats für die KgK	1,30 €
Sicherheitszuschlag auf Grund der Projektrisiken	0,50 €

Zusendung der Kontrollgerätkarte im Wege des Direktversands 5,00 €

Zu Nr. 3 (Artikel 4 Nr. 3)

Redaktionelle Anpassung an die Neufassung des § 57 b StVZO

#### **V. Inkrafttreten, Außerkrafttreten (Artikel 5)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung und das gleichzeitige Außerkrafttreten der durch Artikel 1 abgelösten Fahrpersonalverordnung vom 22. August 1969.