



COMPLIANCE NAVIGATOR

# Katalog zur Compliance rund um den Digitalen Fahrtensschreiber

Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen im Überblick



**VDO**  
Smart on the Road

# 10 To-do's, die Sie rund um das Thema Digitaler Fahrtensschreiber berücksichtigen sollten

- Alle Fahrzeuge, mit denen aufzeichnungspflichtige Fahrten durchgeführt werden und die solo oder in Kombination mit einem Anhänger eine zulässige Höchstmasse von mehr als 3,5 t aufweisen, müssen mit einem Fahrtensschreiber ausgestattet sein.
- Das Unternehmen muss sicherstellen, dass die eingebauten Fahrtensschreiber kalibriert sind und die dafür notwendige Prüfung der Geräte im 24-Monats-Rhythmus wiederholt wird.
- Bei grenzüberschreitend eingesetzten Fahrzeugen müssen analoge Fahrtensschreiber oder digitale Fahrtensschreiber der ersten Generation (Erstzulassung bis Mitte 2019) spätestens am 31.12.2024 gegen Fahrtensschreiber der neuesten Version, zum Beispiel den DTCO 4.1, ausgetauscht worden sein.
- Das Unternehmen muss über mindestens eine Unternehmenskarte verfügen und sich damit an jedem Fahrtensschreiber anmelden (aktive Unternehmenssperrung).
- Mit einem digitalen Fahrtensschreiber ausgerüstete Fahrzeuge dürfen bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten nur von Personen gelenkt werden, die über eine gültige Fahrerlaubnis verfügen und diese gemäß den gesetzlichen Vorgaben nutzen. Wenn die Fahrerlaubnis beschädigt oder defekt ist, sie verloren oder gestohlen wurde, müssen die Fahrer, wie vom Gesetz vorgegeben, Ersatzaufzeichnungen anfertigen und mitführen.
- Die Daten des Fahrtensschreibers (Massenspeicher) und der Fahrerkarten müssen vom Unternehmen regelmäßig ausgelesen, ausgewertet und archiviert werden. Der Massenspeicher ist spätestens alle 90 Kalendertage auszulesen. Bei der Fahrerkarte beträgt die Auslesefrist maximal 28 Kalendertage. Die archivierten Daten müssen abhängig davon, wofür sie verwendet werden, nach bestimmten Fristen gelöscht werden.
- Um die Daten auslesen, auswerten und archivieren zu können, muss das Unternehmen Hard- und Software einsetzen. Downloads können direkt am Fahrtensschreiber bzw. von der Fahrerkarte erfolgen, die Daten können aber auch über Fernauslesung heruntergeladen werden.
- Die Fahrer müssen rund um die Bedienung und Nutzung der eingebauten Fahrtensschreiber und über die Lenk- und Ruhezeiten geschult sein. Ob die Schulungsmaßnahmen wirksam sind, kann über die regelmäßige Auswertung der Daten nachvollzogen werden.
- Die Fahrer müssen bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten einen lückenlosen Nachweis über alle Tätigkeiten am aktuellen Tag und den vorausgehenden 28 Kalendertagen mitführen (und bei Kontrollen nachweisen können). Dazu müssen die Fahrer zusätzlich zu den direkten Aufzeichnungen ihrer Tätigkeiten sogenannte manuelle Nachträge am Fahrtensschreiber erstellen. Das Unternehmen muss die lückenlose Nachweisführung des Fahrers überwachen und haftet bei Verstößen mit.
- Das Unternehmen muss den Fahrern die benötigten Arbeitsmittel zur Verfügung stellen, zum Beispiel Ersatzpapierrollen für digitale Fahrtensschreiber oder Tachoscheiben/Schaublätter (analoge Fahrtensschreiber).



# Fahrtschreiber und Fahrtschreiber-Karten

## Einleitung

Fahrtschreiber sind bei allen Fahrzeugen vorgeschrieben,

- mit denen **aufzeichnungspflichtige Fahrten zur Güterbeförderung** durchgeführt werden
- und die solo oder in Kombination mit einem Anhänger **mehr als 3,5 t zulässige Höchstmasse (zHm)** aufweisen.

Dies gilt

1. für Fahrten innerhalb von **EU-Mitgliedstaaten** oder zwischen diesen;
2. für Fahrten, bei denen das **AETR** (frz. Accord Européen sur les Transports Routiers, dt. Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) anstatt der EU-Sozialvorschriften anzuwenden ist;
3. bei Fahrten in die EWR-Staaten (Europäischer Wirtschaftsraum) **Island, Liechtenstein und Norwegen** sowie in die **Schweiz** oder das **Vereinigte Königreich**.

Ab dem 01.07.2026 sind zusätzlich alle **aufzeichnungspflichtigen Fahrzeuge** von der **Einbaupflicht** betroffen,

- die **grenzüberschreitend** eingesetzt werden
- und solo oder in Kombination mit einem Anhänger eine **zHm von mehr als 2,5 t** haben
- und die **in der EU** oder **im Vereinigten Königreich** zugelassen sind.

Im Bereich der **Personenbeförderung** sind alle Fahrzeuge betroffen,

- die über **mehr als acht Fahrgastsitzplätze** verfügen
- und mit denen **aufzeichnungspflichtige Fahrten im Geltungsbereich des EU-Rechts oder des AETR** durchgeführt werden.

Für **Busverkehre** im öffentlichen Personennahverkehr **bis 50 km Streckenlänge des Linienverkehrs** gelten in den jeweiligen Staaten **individuelle Lösungen** hinsichtlich der geltenden Lenk- und Ruhezeiten und deren Form der Dokumentation. In **Deutschland** besteht unter **bestimmten Voraussetzungen keine Pflicht**, diese Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber auszustatten.

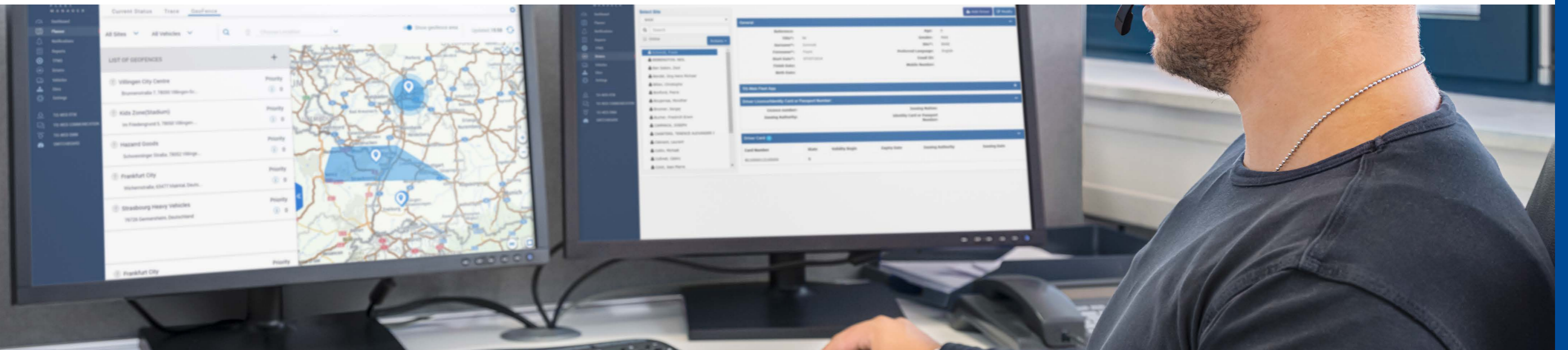
Das Fahrtschreibersystem besteht aus einer **Fahrzeugeinheit** und einem **Sensor zur Erfassung der Fahrzeugbewegung** sowie weiteren Komponenten. Über den Fahrtschreiber werden die **Lenk- und Ruhezeiten** der Fahrer, die **Fahrzeugbewegung** sowie die gefahrenen **Geschwindigkeiten** aufgezeichnet.

Der digitale Fahrtschreiber speichert Informationen **fahrer- und fahrzeugbezogen**. Dazu werden die **fahrerbezogenen** Daten auf der **Fahrerkarte** hinterlegt. Die **fahrzeugbezogenen** Informationen sowie Störungs- und Ereignismeldungen landen im sogenannten **Massenspeicher**. Auch die Geschwindigkeitsdaten werden nur fahrzeugbezogen gespeichert. Wenn eine Fahrerkarte oder der Massenspeicher ausgelesen wird, werden **vorhandene Daten nicht gelöscht**. Sollte kein freier Speicherplatz auf der Fahrerkarte oder im Massenspeicher vorhanden sein, werden jeweils die **ältesten Daten überschrieben**.

Der Fahrtschreiber muss im Zuge der **Erstzulassung** des Fahrzeugs **kalibriert** werden. Auch muss er alle **24 Monate** in einer **autorisierten Werkstatt** durch einen geschulten Werkstatt-Mitarbeiter **geprüft** werden.

Die seit Mitte 2019 in Neufahrzeuge eingebauten **Fahrtschreiber (Generation 2, Version 1)** müssen regelmäßig einen **Datensatz** erstellen, der von **Kontrollorganen über kurze Distanz ausgelesen** werden kann, und der insbesondere **Störungs- und Ereignismeldungen des Fahrtschreibers enthält**. Die seit Mitte 2023 in Neufahrzeuge eingebauten Fahrtschreiber (Generation 2, Version 2) übertragen **zusätzlich auch Informationen über die Lenkzeiten des Fahrers**. Bußgelder können allein auf Basis dieser „DSRC-Daten“ (Dedicated Short Range Communication) nicht verhängt werden – dafür muss stets eine Straßen- oder Betriebskontrolle durchgeführt werden.

Werden mit einem Fahrzeug **ausschließlich Beförderungen** durchgeführt, für die im EU-Recht oder in den jeweiligen nationalen Vorschriften eine **Ausnahme von der Auszeichnungspflicht** besteht, muss das Fahrzeug **nicht mit einem Fahrtschreiber ausgestattet** sein. Zu beachten ist darüber hinaus, dass einzelne Staaten in ihrem nationalen Recht **zusätzliche Regelungen** geschaffen haben. In **Deutschland** gilt etwa eine **Aufzeichnungspflicht** für Fahrzeuge oder Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen zur Güterbeförderung ab einer **zHm von mehr als 2,8 t**. Sofern die zHm des Fahrzeugs (inkl. Anhänger) **3,5 t nicht übersteigt** und in dieses Fahrzeug **kein Fahrtschreiber eingebaut** ist, sind die Informationen bzw. Daten über die Lenk- und Ruhezeiten vom Fahrer **handschriftlich** auf sogenannten **Tageskontrollblättern** zu dokumentieren.



## Zu beachten:

- Das Unternehmen muss sich mit der Unternehmenskarte am Fahrtenschreiber „anmelden“. Diese **Unternehmenssperre** stellt sicher, dass nur das angemeldete Unternehmen die Daten vom Massenspeicher herunterladen kann. Auch beim Einsatz von **Mietfahrzeugen** ist diese Sperre mittels der Unternehmenskarte zu aktivieren. Vor der **Rückgabe** des Fahrzeugs müssen die **Massenspeicherdaten ausgelesen** und die **Unternehmenssperre deaktiviert** werden.
- Der Fahrtenschreiber muss **vor dem ersten Einsatz** des Fahrzeugs von einer **autorisierten Werkstatt kalibriert** werden. Auch ist das **Kfz-Kennzeichen** des Fahrzeugs **im Fahrtenschreiber einzugeben**. In der Folge muss der Fahrtenschreiber im **24-Monats-Turnus** von einer **zugelassenen Werkstatt geprüft** werden. Das **Datum der letzten Prüfung** ist auf dem **Einbauschild** angegeben, das im Regelfall an der B-Säule des Fahrzeugs aufgeklebt bzw. angebracht ist. Auch **technische Änderungen** am Fahrzeug, **andere Rad-Reifen-Kombinationen** oder im Zuge von (Straßen-)Kontrollen **entfernte Plomben** am Fahrtenschreibersystem können eine zwischenzeitliche „**Tachoprüfung**“ begründen.
- Die Durchführung von nach EU-Recht **aufzeichnungspflichtigen Fahrten ohne eingebauten Fahrtenschreiber** stellt einen der **schwersten Verstöße** nach dem sogenannten Risikoeinstufungssystem dar. Dieser wird je nachdem, in welchem Staat der Verstoß festgestellt wird, mit (sehr) hohen **Bußgeldern** geahndet.
- **Aufzeichnungspflichtige Fahrten mit Fahrzeugen**, in die ein **digitaler Fahrtenschreiber** eingebaut ist, können nur durchgeführt werden, wenn der **Fahrer im Besitz** seiner **Fahrerkarte** ist. Hat der Fahrer die Fahrerkarte **vergessen**, muss diese **vor Fahrtantritt** beschafft werden. In diesem Fall ist es **nicht möglich**, ähnlich wie bei einer defekten, verlorenen oder gestohlenen Fahrerkarte, **handschriftliche Aufzeichnungen** auf Fahrtenschreiberausdrucken anzufertigen.

- Die **Daten** des Massenspeichers und der Fahrerkarten sind **regelmäßig auszulesen**. Bei den **Massenspeicherdaten** beträgt die Frist **maximal 90 Tage**. Bei den **Fahrerkartendaten** muss die Auslesung der Daten **spätestens 28 Kalendertage nach dem ersten aufgezeichneten Ereignis** stattfinden. Damit ist gemeint, dass die erste Aufzeichnung auf einer zuvor ausgelesenen Fahrerkarte maßgeblich dafür ist, wann die nächste Auslesung spätestens erfolgen muss. Wurde eine Fahrerkarte ausgelesen, dann aber 14 Tage nicht genutzt, muss die darauffolgende Auslesung spätestens 42 Tage (14 + 28) nach der vorherigen Auslesung erfolgen.
- Bei Fahrern, die **regelmäßig aufzeichnungspflichtig** fahren, sollte die **Auslesung in deutlich kürzeren Abständen** erfolgen (bestenfalls wöchentlich oder auch in kürzeren Abständen, sofern Fernausleselösungen eingesetzt werden). Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Einsatzplanung des Fahrers nicht dazu führt, dass die Obergrenzen für die wöchentliche und die doppelwöchentliche Lenkzeit überschritten werden.
- Besonders **kritisch ist das Auslesen** der Fahrerkartendaten **bei Personen**, die nur **selten aufzeichnungspflichtige Fahrten** durchführen. Bei diesen sollte die **Auslesung** bestenfalls möglichst rasch, **sprich innerhalb weniger Kalendertage nach der aufzeichnungspflichtigen Fahrt**, erfolgen. So kann sichergestellt werden, dass die Frist nicht überschritten wird. Zudem sind die Informationen darüber, wann die letzte aufzeichnungspflichtige Fahrt stattgefunden hat, wichtig, um die lückenlose Nachweissführung vor der nächsten aufzeichnungspflichtigen Fahrt korrekt umsetzen zu können.
- Durch die **Verlängerung der Mitführungspflicht** auf 56 Tage ab dem 31.12.2024 ergibt sich **keine Änderung der Auslesefristen**.

- Das Unternehmen muss die von den Fahrerkarten und aus dem Massenspeicher **heruntergeladenen Daten archivieren und auswerten**. Die Archivierung wird im Regelfall von den eingesetzten Softwarelösungen sichergestellt. **Wichtig ist, dass das Unternehmen die Daten an zwei verschiedenen Orten sichert**. Im Zweifel sollte eine **gesonderte Sicherungskopie** der heruntergeladenen Daten von Fahrerkarten und Massenspeichern erstellt werden. Um die Daten herunterladen zu können, benötigt das Unternehmen die **entsprechende Hardware**. Die Daten lassen sich entweder direkt von der Fahrerkarte **über einen Kartenleser oder eine kabelgebundene Schnittstelle** am Fahrtenschreiber herunterladen. Alternativ ist das Auslesen der Daten „over the air“ **durch Telematik- oder Fernausleselösungen** möglich. Auch kann ein **Dienstleister** den gesamten Ausleseprozess von Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten übernehmen. Da es sich um sensible (personenbezogene) Daten handelt, muss das Unternehmen stets die **datenschutzrechtlichen Vorgaben** beachten. Dies gilt insbesondere, wenn Dienstleister oder Dritte beim Auslesen, Archivieren oder Auswerten der Daten beteiligt sind.
- Eine der **Hauptpflichten** des Unternehmens liegt in der **Auswertung der Daten**. Dabei geht es insbesondere darum, **Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten** sowie **Bedien- oder Benutzungsfehler** der Fahrer zu identifizieren. Üblicherweise umfassen die gängigen **Softwarelösungen** entsprechende **Auswertungs-Tools** bzw. können diese infolge der Auswertung sogenannte **Verstoß-Protokolle** erzeugen. Sie liefern die Indizien, auf deren Basis eine **Prüfung der jeweiligen Sachverhalte** erfolgen sollte. Neben der fahrerbezogenen Überprüfung ist die **fahrzeugbezogene Auswertung** wichtig. Das wird gemacht, um „**Fahren ohne Fahrerkarte**“ aufzudecken oder um zu prüfen, ob **zu allen Fahrerkartenaufzeichnungen auch entsprechende Massenspeicherdaten** vorhanden sind. Manche Softwarelösungen bieten zudem **tieferegehende Auswertungs-Tools** an, mit denen „Ungereimtheiten“ oder Manipulationen erkannt werden können.

Die **Auswertung der Fahrerkartendaten** sollte auf **monatlicher Basis** (entsprechend dem maximalen Ausleseintervall) erfolgen. Bei den **Massenspeicherdaten** sollte zumindest **quartalsweise** eine Auswertung erfolgen.

Wurden bei der Auswertung **Verstöße oder Fehler** festgestellt, muss das Unternehmen **geeignete Maßnahmen** ergreifen, um künftiges Fehlverhalten oder ähnliche Verstöße **wirksam zu verhindern**. Je nachdem, was für Verstöße festgestellt wurden, können **unterschiedliche Maßnahmen** ergriffen werden. Teilweise kann ein **persönlicher Austausch** mit dem Fahrer, dem Disponenten oder dem Vertriebsmitarbeiter ausreichen, um die Wiederholung von Fehlern zu vermeiden. Bei Bedienfehlern kann eine **kurze Unterweisung** am Fahrtenschreiber, einem Trainingsgerät oder einem Fahrtenschreiber-Simulator hinreichend sein. In manchen Fällen ist es aber auch notwendig, eine **Grundlagenschulung über die Lenk- und Ruhezeitvorschriften** in Kombination mit einer **umfangreichen Schulung über die Bedienung des Fahrtenschreibers** durchzuführen. Wenn beispielsweise

- bei Routineabläufen wie der Übernahme des Fahrzeugs zu Arbeitsbeginn oder am Ende des Arbeitstages die **Eingabe des Landes** (regelmäßig) nicht vorgenommen wird,
- die **manuellen Nachträge** seit der letzten Kartentnahme (regelmäßig) nicht korrekt erstellt werden
- oder (mehrfach) die **Zeit für die Abfahrtskontrolle nicht als Arbeitszeit** dokumentiert wird,

dann kann es sinnvoll sein, **schriftliche Arbeitsanweisungen** einzuführen und gegenüber den Fahrern zu kommunizieren.

Sollten **Verstöße** nicht durch Fehler im eigenen Unternehmen oder durch die eigenen Fahrer verursacht werden, sondern **durch einen regelmäßig bedienten Empfänger oder Verloader** (zum Beispiel regelmäßiges Überziehen des Ladezeitfensters), dann sollten **zusammen mit diesen Unternehmen Maßnahmen** ergriffen werden, um solche Verstöße zu verhindern. Die Mitverantwortung der an der Transportkette beteiligten Parteien für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten ist insbesondere im Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 und im § 20a der Fahrerpersonalverordnung fixiert.

So vielfältig wie die Ursachen von Verstößen sind auch die möglichen Maßnahmen, um diese zukünftig zu verhindern. In jedem Fall ist eine **aussagekräftige und nachvollziehbare Dokumentation** der ergriffenen Maßnahmen von zentraler Bedeutung. Denn nur so wird **gegenüber Behörden oder vor Gericht** nachgewiesen, dass das Unternehmen seiner **Verantwortung** nachgekommen ist und Verstöße nicht leichtfertig hingegenommen hat. **Verstoß-Protokolle können dafür eine Basis darstellen.**

- Auch die **Löschung/Vernichtung** von Fahrer- und Massenspeicherdaten sowie weiteren Dokumenten ist **gesetzlich vorgeschrieben**. Wenn die Daten bzw. Aufzeichnungen allein für die **Erfüllung der fahrpersonalrechtlichen Anforderungen** gespeichert bzw. archiviert wurden, beträgt die **Frist allgemein ein Jahr bzw. zwölf Monate**. In Deutschland sind die Löschrfristen im § 4 FPerG geregelt. Bei **Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten** – sprich den digitalen Daten – müssen die kopierten Daten **ein Jahr ab dem Zeitpunkt des Kopierens** gespeichert werden. Bei **Dokumenten** – zum Beispiel Tachoscheiben, EU-Formblättern zur Nachweissführung, Tageskontrollblättern oder Kontrollbelegen – beträgt die Aufbewahrungsfrist **ein Jahr** ab dem Zeitpunkt, **ab dem die Mitführpflicht der Dokumente endet**. Werden die Daten nach Ende der Aufbewahrungspflicht **nicht umgehend gelöscht/vernichtet**, müssen diese **spätestens am 31.03. des Folgejahres** gelöscht bzw. vernichtet werden. Das bedeutet, dass beispielsweise Fahrerkartendaten, die bis zum 19.01.2023 aufbewahrt werden mussten, spätestens am 31.03.2024 gelöscht sein müssen.

Sofern das Unternehmen die **personenbezogenen Daten für weitere Zwecke** nutzt, zum Beispiel um darüber seinen Pflichten zur Arbeitszeitaufzeichnung nachzukommen (vgl. Artikel 9b der Richtlinie 2002/15/EG oder § 21a Absatz 7 ArbZG), **verlängert sich die Aufbewahrungsfrist** gemäß den jeweiligen **nationalen Vorschriften**. In **Deutschland** müssen die Daten dann **mindestens zwei Jahre** aufbewahrt werden. Da Ansprüche aus dem deutschen Mindestlohngesetz im Regelfall erst nach drei Jahren verjähren, kann es sinnvoll sein, die Daten länger aufzubewahren.

Werden die fahrpersonalrechtlichen Aufzeichnungen als **Grundlage für Lohnzahlungen** (insbesondere Stundenlöhne) verwendet, **verlängern sich die Aufbewahrungsfristen** auf Basis der lohnsteuer- oder sozialversicherungsrechtlichen Vorgaben **auf bis zu zehn Jahre**.

- Die **Geschwindigkeitsaufzeichnungen** werden nur für einen **kurzen Zeitraum** gespeichert. Im Regelfall werden die Daten der **letzten 24 Lenkstunden** gesichert, bei einigen Fahrtenschreibern beträgt die Speicherdauer bis zu 168 Lenkstunden. Die **Geschwindigkeitsdaten** sind **nicht** Teil jener Daten, die das Unternehmen **zwingend herunterladen** muss. Bei vielen Download-Tools kann vorab eingestellt werden, ob die Geschwindigkeitsdaten heruntergeladen werden oder nicht. **In besonderen Fällen**, beispielsweise wenn es zu einem Unfall kommt oder wenn es aus anderen Gründen interessant wird, die Geschwindigkeitsdaten einzusehen, ist es ratsam aufgrund der überschaubaren Speicherdauer, diese **Daten kurzfristig auszulesen und zu archivieren**. Das Unternehmen sollte die **Fahrer darauf hinweisen, dass sie Nachricht geben müssen**, wenn die Daten infolge eines „Ereignisses“ kurzfristig ausgelesen werden müssen/sollen.



- Wenn an einem Fahrtenschreiber eine **Störung oder ein Defekt** auftritt, hat das Unternehmen die **Reparatur oder den Ersatz des Fahrtenschreibers unverzüglich** vorzunehmen. Laut Artikel 37 der VO (EU) Nr. 165/2014 muss die Reparatur erfolgen, „sobald die Umstände dies gestatten. Kann die Rückkehr zum Standort des Verkehrsunternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Betriebsstörung oder der Feststellung der Fehlfunktion erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.“ Leider hat es der EU-Verordnungsgeber versäumt, die Fahrer zur Meldung eines Defekts oder einer Störung gegenüber dem Unternehmen zu verpflichten. Deshalb sollte das Unternehmen durch **innerbetriebliche Regelungen** die Fahrer in die Pflicht nehmen.
- Bei einem **defekten Fahrtenschreiber** ist im Absatz 2 des Artikel 37 der VO (EU) Nr. 165/2014 beschrieben, wie der Fahrer vorzugehen hat, um **dennoch Aufzeichnungen über seine Tätigkeiten anzufertigen**. Er vermerkt
  - **die Angaben, mit denen er identifiziert werden kann** (Name, Nummer seiner Fahrerkarte oder seines Führerscheins)
  - zusammen mit seiner **Unterschrift** sowie
  - den vom Fahrtenschreiber nicht mehr ordnungsgemäß aufgezeichneten **Angaben über die verschiedenen Tätigkeiten** (Lenken, Arbeiten, Erholungsphasen, Bereitschaftszeiten)

bei **analogen** Fahrtenschreibern auf dem **Schaublatt** (Rückseite) und bei **digitalen** Fahrtenschreibern auf der **Rückseite des Druckerpapiers**.

In jedem Fall kann der Fahrer stattdessen ein „**besonderes Blatt**“ zur Dokumentation verwenden. Diese Aufzeichnungen sind im **mitführungspflichtigen Zeitraum** mitzuführen und im Anschluss im **Unternehmen zur Auswertung und Archivierung abzuliefern**.



# Um- und Nachrüstpflichten im grenzüberschreitenden Verkehr

## Einleitung

Durch die im Sommer 2020 veröffentlichten Neuerungen im Zuge des sogenannten **EU-Mobilitätspaket I** hat der EU-Gesetzgeber das mittelfristige Ziel ausgerufen, dass **alle aufzeichnungspflichtigen Fahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Verkehr** eingesetzt werden, **spätestens bis zum Sommer 2026** mit der **neuesten Version des digitalen Fahrtenschreibers (G2V2)** ausgestattet sind.

Dadurch soll die **Kontrolle der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften verbessert** werden. Außerdem sollen auf Basis der Daten der G2V2-Fahrtenschreiber folgende Rechtsbereiche (besser) kontrolliert werden können:

- Arbeitszeitgesetzgebung
- Marktzugangsrecht inkl. Kabotageregelungen
- Entsenderecht
- Geschwindigkeitsbegrenzung bei LKW und Omnibussen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind **mehrere Stichtage** festgelegt worden, bis zu denen die **Um- bzw. Nachrüstung** der Fahrzeuge auf G2V2-Fahrtenschreiber stattgefunden haben muss. Bevor die konkreten Nach- bzw. Umrüstungsregelungen dargestellt werden, folgt ein Überblick über die verschiedenen **Fahrtenschreibergenerationen und -versionen**, die gegenwärtig in Fahrzeugen eingebaut sind. Es sei darauf hingewiesen, dass die folgenden **Datumsangaben nur als Richtwert** angesehen werden dürfen. In Einzelfällen kann es vorkommen, dass in ein Fahrzeug, das etwa kurz vor einem bestimmten Stichtag erst zugelassen wurde, bereits jene Fahrtenschreibergeneration eingebaut ist, die erst nach dem jeweiligen Stichtag notwendig gewesen wäre. Eine Einzelfallprüfung wird daher empfohlen.

**Analoge Fahrtenschreiber** mit Schaublättlern (auch Tachoscheiben genannt) durften letztmalig am 30.04.2006 in Neufahrzeuge eingebaut werden.

**Digitale Fahrtenschreiber der 1. Generation** mussten ab dem 01.05.2006 in Neufahrzeuge eingebaut werden. Es bestehen drei verschiedene Versionen:

G1V1 – wurden bis zum 30.09.2011 eingebaut

G1V2 – wurden bis zum 30.09.2012 eingebaut

G1V3 – wurden bis zum 14.06.2019 eingebaut

**Digitale („intelligente“) Fahrtenschreiber der 2. Generation** wurden spätestens ab dem 15.06.2019 in Neufahrzeuge eingebaut. Bislang bestehen zwei Versionen:

G2V1 – wurden bis zum 20.08.2023 eingebaut (zum Beispiel VDO DTCO 4.0 und 4.0e, Stoneridge SE 5000 Connect 8 Release A bis G)

G2V2 – werden seit dem 21.08.2023 eingebaut (zum Beispiel VDO DTCO 4.1, Stoneridge SE 5000 Smart 2)

**Betroffen von den Um- bzw. Nachrüstpflichten und -fristen** sind zwei Hauptkategorien von Fahrzeugen. Einerseits sind **alle Bestandsfahrzeuge** betroffen, die bereits **mit einem Fahrtenschreiber** ausgestattet sind und solo oder in Kombination mit einem Anhänger **eine zulässige Höchstmasse (zHm) von mehr als 3,5 t erreichen**. Andererseits sind **Bestands- und Neufahrzeuge** betroffen, die nach EU-Recht erst **ab dem 01.07.2026 aufzeichnungspflichtig** werden, da sie solo oder in Kombination mit einem Anhänger eine zHm von mehr als 2,5 t und nicht mehr als 3,5 t erreichen.

## Zu beachten:

Die Vorschriften betreffen grundsätzlich nur jene Fahrzeuge, mit denen aufzeichnungspflichtige Fahrten **grenzüberschreitend** durchgeführt werden. Fahrzeuge, die ausschließlich **innerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats** eingesetzt werden, müssen **nicht um- oder nachgerüstet** werden. Einschränkend ist dabei anzumerken, dass die **EU-Mitgliedstaaten** für ihr jeweiliges Hoheitsgebiet bzw. die dort ansässigen Unternehmen/Personen **zusätzliche oder abweichende Regelungen** treffen können. Die nationalen **Vorschriften in Deutschland werden in der zweiten Jahreshälfte 2024 novelliert**. Erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens besteht Rechtssicherheit darüber, welche Zugangsschwelle in Deutschland über den 01.07.2026 hinaus gelten wird und ob für rein innerdeutsch eingesetzte Fahrzeuge Nach- oder Umrüstplichten bestehen werden.

Die **Umrüstung** sollte nicht zu lange hinausgezögert und bestenfalls **im Zusammenhang mit anderweitigen Werkstattaufenthalten** der Fahrzeuge verbunden werden. Bestenfalls werden planbare Werkstattaufenthalte für Wartungsmaßnahmen oder gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen wie die Hauptuntersuchung oder die Tachoprüfung genutzt, um die Um- bzw. Nachrüstung des Fahrtenschreibers vorzunehmen. Es ist zu erwarten, dass kurz vor Ablauf der jeweiligen Frist eine hohe Nachfrage nach Werkstattterminen bestehen wird.

Abhängig davon, welches Fahrtenschreiber-System vor der Umrüstung im Fahrzeug eingebaut ist, gestaltet sich der Umfang der auszutauschenden Komponenten. In vielen Fällen wird neben der sogenannten Fahrzeug-einheit, also dem Fahrtenschreiber an sich, auch der am Getriebe sitzende „KITAS“-Geber und gegebenenfalls auch die DSRC-Antenne erneuert bzw. erstmalig eingebaut werden müssen.

Mithilfe des [VDO-Partnerfinders](#) finden Sie **autorisierte VDO-Partnerwerkstätten**, die Ihnen bei Fragen zur Umrüstung gerne weiterhelfen.

### Stichtag 31.12.2024

Ab dem 31.12.2024 müssen alle aufzeichnungspflichtigen und für grenzüberschreitende Fahrten eingesetzten Fahrzeuge über einen G2V2-Fahrtenschreiber verfügen, die mit einem **analogen** oder einem **digitalen Fahrtenschreiber der 1. Generation** ausgestattet sind. Grundsätzlich sind also alle Fahrzeuge betroffen, die bis zum 14.06.2019 erstmals zugelassen wurden.

### Stichtag 19.08.2025

Ab dem 19.08.2025 müssen alle aufzeichnungspflichtigen und für grenzüberschreitende Fahrten eingesetzten Fahrzeuge über einen G2V2-Fahrtenschreiber verfügen, die mit einem **digitalen Fahrtenschreiber der 2. Generation, Version 1** ausgestattet sind. Grundsätzlich sind also alle Fahrzeuge betroffen, die zwischen dem 15.06.2019 und dem 20.08.2023 erstmals zugelassen wurden.

### Stichtag 01.07.2026

Zum 01.07.2026 wird der Geltungsbereich der EU-Sozialvorschriften auf **alle grenzüberschreitend eingesetzten Fahrzeuge**, die solo oder in Kombination mit einem Anhänger eine **zHm von mehr als 2,5 t** aufweisen, abgesenkt. Ab dann gelten für diese Fahrzeuge die gleichen Lenk- und Ruhezeitvorschriften wie gegenwärtig für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zHm. Damit verbunden ist die Pflicht, die Tätigkeiten der Fahrer über einen **digitalen Fahrtenschreiber der 2. Generation, Version 2** aufzuzeichnen. Somit müssen sowohl die dann aufzeichnungspflichtigen Bestandsfahrzeuge (Erstzulassung bis 30.06.2026) als auch die ab dem Stichtag 01.07.2026 erstmals zugelassenen Fahrzeuge mit einem G2V2-Fahrtenschreiber nach- bzw. ausgerüstet sein.

Fahrzeuge, die solo oder in Kombination mit einem Anhänger eine **zHm zwischen mehr als 2,5 t und bis zu 3,5 t** aufweisen, die aber **nicht grenzüberschreitend** eingesetzt werden, unterliegen auch über den 01.07.2026 hinaus **nicht den EU-Sozialvorschriften** – es sei denn, der jeweilige Mitgliedstaat hat abweichende Vorschriften erlassen. In **Deutschland** sind Fahrzeuge (mit oder ohne Anhänger) mit einer **zHm von mehr als 2,8 t aufzeichnungspflichtig**. Die nationalen Vorschriften in Deutschland werden in der zweiten Jahreshälfte 2024 novelliert. Erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens besteht Rechtssicherheit darüber, welche Zugangsschwelle in Deutschland über den 01.07.2026 hinaus gelten wird und in welcher Form die Tätigkeiten der Fahrer dokumentiert werden müssen.



# Die neuen digitalen Fahrtenschreiber

## Einleitung

Durch das EU-Mobilitätspaket I wurde zum 21.08.2023 eine **neue Version des sogenannten intelligenten Fahrtenschreibers** eingeführt. Die neuen Geräte werden als **Version 2 der zweiten Generation digitaler Fahrtenschreiber (G2V2)** bezeichnet. Die G2V2-Geräte, bei VDO der DTCO 4.1, werden in alle **Neufahrzeuge zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 t zulässiger Höchstmasse (zHm)** und in alle **Omnibusse mit mehr als acht Fahrgastplatzplätzen** eingebaut. Ab 01.07.2026 müssen auch Neufahrzeuge und Bestandsfahrzeuge zur grenzüberschreitenden Güterbeförderung mit einer zHm von mehr als 2,5 t mit den neuen Fahrtenschreibern ausgerüstet sein.

Der DTCO 4.1 erfüllt die **gesetzlichen Anforderungen** und behält gleichzeitig das bekannte Bedienkonzept bei, sodass sich Fahrer nicht umgewöhnen müssen. Das Gerät ist **updatefähig** und verfügt über eine **Bluetooth-Schnittstelle**, die die Nutzbarkeit des Geräts verbessert.

Für Fahrzeuge, die **international** unterwegs sind, entfällt mit diesem Gerät beim **Grenzübertritt** der bisherige **Stopp zur Eingabe des Landes**, weil der DTCO 4.1 den Grenzübertritt automatisch registriert. Durch erweiterte Counter-Funktionen erhalten die Fahrer **bessere Informationen über ihre Lenk- und Ruhezeiten**. Auch die arbeitszeitrechtlichen Vorgaben sind im Counter abgebildet.

Auf der Webseite <https://www.fleet.vdo.de/> sind viele Informationen zum **DTCO 4.1** und Antworten auf **häufig gestellte Fragen** aufgeführt.

## Zu beachten:

- Bei der **vollautomatischen Erfassung des Grenzübertritts** wird dieses Ereignis nur dann auf der Fahrerkarte gespeichert, wenn der Fahrer eine sogenannte **G2V2-Fahrerkarte** besitzt. **Diese Karten** werden seit **Ende Juli 2023** ausgegeben. Äußerlich können diese nicht von G2V1-Fahrerkarten unterschieden werden, da auf beiden Fahrerkarten-Versionen lediglich die Angabe „G2“ zu finden ist. Neben dem Ausstellungsdatum kann über die Größe der Datei der von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten erkannt werden, um welche Version es sich handelt. Bei den G2V2-Fahrerkarten hat die „ddd-Datei“ rund 120 KB, bei den älteren Fahrerkarten rund 60 KB.

Wenn der Fahrer **in einem G2V2-Fahrtenschreiber eine Fahrerkarte der ersten Generation oder eine G2V1-Fahrerkarte** verwendet, werden unter anderem die Informationen zum **Grenzübertritt nur fahrzeugbezogen** im Massenspeicher gesichert. Der Fahrer könnte diese Information über einen **fahrzeugbezogenen Ausdruck** sichtbar machen und diesen Ausdruck während des mitführungspflichtigen Zeitraums mitführen. **Eine gesetzliche Verpflichtung besteht dazu jedoch nicht.**

- Die Fahrer müssen wissen, dass beim DTCO 4.1 aufgrund der gesetzlichen Vorgaben **lediglich die Erfassung von Grenzüberritten automatisch** erfolgt. Die **Eingabe des Landes** zu Beginn und am Ende des Arbeitstages muss bei den G2V2-Geräten weiterhin **manuell** durch den Fahrer erfolgen.
- Die **Fahrerkarten** der Fahrer bleiben **bis zum jeweiligen Ablaufdatum gültig**. Ein Pflichtumtausch infolge der Einführung der G2V2-Fahrerkarten im Juli 2023 hätte von den EU-Mitgliedstaaten national vorgeschrieben werden können, wurde in Deutschland aber nicht geregelt. Die Folge ist, dass **manche Daten**, die die neuen G2V2-Geräte verarbeiten, **nur im Massenspeicher** des Fahrtenschreibers und **nicht auf der Fahrerkarte gespeichert** werden. Dieser Umstand kann Kontrollen erschweren, darf aber nicht zu einem Nachteil für den Fahrer oder das Unternehmen führen. Im Zweifel können manche Aspekte (etwa die nicht auf der Fahrerkarte gespeicherten Grenzübertritte) bei Straßenkontrollen nicht abschließend, sondern nur auf Basis von nachträglich zugeliferten Massenspeicherdaten geklärt werden.
- Um besondere Vorschriften aus dem Entsenderecht und rund um die Kabotagevorschriften besser kontrollierbar zu machen, bietet der DTCO 4.1 die Möglichkeit, die **(gleichzeitige) Be- und Entladung des Fahrzeugs** zu erfassen. Dabei wird neben der Information über den entsprechenden Vorgang die Geo-Position gespeichert, an der das jeweilige Ereignis stattgefunden hat. **Die Aufzeichnung erfolgt fahrzeugbezogen**. Wenn der Fahrer eine **G2V2-Fahrerkarte** benutzt, werden die Informationen auch auf der **Fahrerkarte** gespeichert.  
  
Der Fahrer ist gegenwärtig **nicht zur Aufzeichnung verpflichtet**. Gesetzlich vorgeschrieben ist lediglich, dass der **Fahrtenschreiber** einen solchen **Vorgang erfassen** können muss. Gegebenenfalls wird die Erfassung in Zukunft im EU-Recht als verpflichtend eingeführt. Sollte künftig eine rechtliche Verpflichtung bestehen, hat der Fahrer jede Veränderung des Beladezustands zu erfassen, unabhängig davon, ob er selbst an der Be- und/oder Entladung beteiligt ist oder nicht. Die Aktivierung der Funktion (gleichzeitiges) Be- und Entladen hat keine Auswirkung auf die vom Fahrer eingestellte Aktivität. Der Fahrtenschreiber schaltet also nicht automatisch auf die Tätigkeit „Arbeit“.
- Wie der DTCO 4.0 und 4.0e verfügt auch der DTCO 4.1 über eine ITS-Schnittstelle für Flottenmanagement-Systeme. Wichtig ist, dass die Unternehmen die Fahrer über die **datenschutzrechtlichen Fragestellungen rund um die Übertragung personenbezogener Daten** in Kenntnis setzen. Die Fahrer sollen auf Basis guter Informationen selbst entscheiden können, ob sie in die Übertragung der Daten einwilligen oder dies ablehnen.







**Continental Automotive Technologies GmbH**  
Heinrich-Hertz-Straße 45  
78052 Villingen-Schwenningen  
Deutschland  
E-Mail: [Info@vdo.com](mailto:Info@vdo.com)  
[www.fleet.vdo.com](http://www.fleet.vdo.com)