



VDO Fleet Services

# Leitfaden zum Mobilitätspaket I

**VDO**

# Index

Einführung .....	04
<b>Kapitel 1</b>	
<b>Regelung der Lenk- und Ruhezeiten .....</b>	<b>05</b>
> 1.1. Anwendungsbereich	
> 1.2. Neue Ausnahmen von den Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten für das gesamte Gebiet der EU	
> 1.3. Begriffsbestimmungen	
> 1.4. Registrierung von "anderen Arbeiten" und "Verfügbarkeit".	
> 1.5. Fahren im Team. "Fahrpausen".	
> 1.6. Grenzüberschreitende Beförderung von Gütern. "Wöchentliche Ruhezeit".	
> 1.7. Normale wöchentliche Ruhezeit	
> 1.8. Rückgabe des Fahrers	
> 1.9. Parkplätze	
> 1.10. Fahren-/Zugpausen	
> 1.11. Überlegungen zum Zeitaufwand für Reisen	
> 1.12. Neue fakultative Ausnahmeregelungen für Lenk- und Ruhezeiten in den EU-Mitgliedstaaten unter Bezugnahme auf diejenigen, die Spanien übernommen hat	
> 1.13. Vorübergehende Ausnahmeregelungen in Notfällen	
> 1.14. Ausweitung der Zahl der Tage, an denen die Fahrer einer Streckenkontrolle unterzogen werden	
<b>Kapitel 2</b>	
<b>Fahrtenschreiber-Verordnung .....</b>	<b>22</b>
> 2.1. Daten, an denen Fahrtenschreiber ersetzt werden müssen	
> 2.2. Aufzeichnung der Fahrzeugposition	
> 2.3. Das DSRC-System	
> 2.4. Dichtungen	
> 2.5. Grenzübertritt	
> 2.6. Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bestimmungen	
<b>Kapitel 3</b>	
<b>Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers .....</b>	<b>28</b>
> 3.1. Anwendung der Vorschriften auf Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausüben und Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 Tonnen einsetzen	

# Index

- > 3.2. Klärung des Begriffs "Beförderung zu ausschließlich nichtgewerblichen Zwecken" für Unternehmen, die Personenbeförderungsleistungen auf der Straße erbringen
- > 3.3. Neue Bedingungen für die Niederlassungspflicht
- > 3.4. Neue Bedingungen für das Erfordernis der Zuverlässigkeit
- > 3.5. Neue Bedingungen in Bezug auf die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit
- > 3.6. Neue Bedingungen für das Erfordernis der fachlichen Eignung

## Kapitel 4

### **Internationaler Straßengüterverkehr** ..... 33

- > 4.1. EG-Lizenzierungsverpflichtung
- > 4.2. Kabotagebeförderung. Abkühlungsperiode
- > 4.3. Kabotageverkehr. Fahrzeuge, die von der EG-Lizenzregelung ausgenommen sind
- > 4.4. Sanktionen für Verlader, Vermittler, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer

## Kapitel 5

### **Elektronische Informationen über die Beförderung von Gütern** ..... 36

- > 5.1. Anwendungsbereich
- > 5.2. Datum des Inkrafttretens

## Kapitel 6

### **Verdrängung von Fahrern im Straßenverkehrssektor** ..... 38

- > 6.1. Versetzter Fahrer
- > 6.2. Nicht vertriebener Fahrer
- > 6.3. Erklärung zur Vertreibung
- > 6.4. Aufzubewahrende und bei Straßenkontrollen vorzulegende Unterlagen

## Kapitel 7

### **Sanktionen bei Nichteinhaltung** ..... 42

- > 7.1. Sanktionen in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten
- > 7.2. Sanktionen für Fahrtenschreiber
- > 7.3. Sanktionen im internationalen Straßengüterverkehr
- > 7.4. Verstöße/Sanktionen in Bezug auf den Verkehr der Fahrer

# Einführung



Im August 2020 trat in der gesamten Europäischen Union ein neues Regelwerk für den Straßenverkehrssektor in Kraft, das sogenannte "Mobilitätspaket I".

Das Maßnahmenpaket zielt darauf ab, die ordnungsgemäße Umsetzung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr zu gewährleisten und so ein Gleichgewicht zwischen dem sozialen Schutz der Fahrer und der Freiheit der Betreiber, grenzüberschreitende Verkehrsdienste zu erbringen, herzustellen.

Mit den neuen Bestimmungen werden Änderungen an den bestehenden Vorschriften vorgenommen, die u. a. folgende Bereiche betreffen: Fahrtenschreiberausrüstung, wöchentliche Ruhezeiten, Ruheeinrichtungen, Unterbrechungen im Fahrerteam, Heimkehr der Fahrer, Regeln für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, Kabotage im Güterverkehr und Entsendung von Fahrern.

**Ziel dieses Leitfadens ist es, das Bewusstsein für die durch das Mobilitätspaket I eingeführten Änderungen im Straßenverkehrssektor zu schärfen, sie leichter verständlich zu machen und ihre Einhaltung zu erleichtern.**





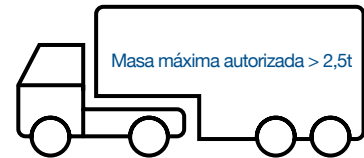
## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### 1.1. Umfang der Anwendung

Mit dem Mobilitätspaket I wird die Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten auf Fahrer ausgedehnt, die im gewerblichen Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 Tonnen, einschließlich Anhängern oder Sattelanhängern, im grenzüberschreitenden Verkehr oder in der Kobotage tätig sind. Diese neue Vorschrift wird obligatorisch sein ab dem 1. Juli 2026.



### 1.2. Neue Ausnahmen von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten für das gesamte Gebiet der Europäischen Union

Mit dem Mobilitätspaket I wurden zwei neue Ausnahmen von der Einhaltung der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten eingeführt, und zwar wie folgt

- Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen, die für folgende Zwecke verwendet werden
  - > Die Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer im Rahmen seiner Arbeit verwendet, oder.
  - > Lieferung von handgefertigten Waren,

Nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Voraussetzung, dass das Führen des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist und die Beförderung nicht gegen Entgelt erfolgt;

- Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse einschließlich Anhängern oder Sattelanhängern von mehr als 2,5 und bis zu 3,5 Tonnen, die zur Güterbeförderung eingesetzt werden, wenn die Beförderung nicht gewerblich, sondern im Auftrag des Unternehmens oder des Fahrers erfolgt und das Führen des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit der Person ist, die das Fahrzeug führt. Diese Ausnahmeregelung tritt in Kraft, wenn der Einbau und die Verwendung des Fahrtenschreibers für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t obligatorisch wird (1. Juli 2026).

## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### 1.3. Definitionen

Im Mobilitätspaket I wird die folgende Definition hinzugefügt:

- “Nichtgewerbliche Beförderung” ist jede Beförderung im Straßenverkehr, die nicht gewerblich oder im Werkverkehr erfolgt, für die weder unmittelbar noch mittelbar ein Entgelt gezahlt wird und die weder dem Fahrer des Fahrzeugs noch Dritten unmittelbar oder mittelbar ein Einkommen verschafft und die nicht mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit verbunden ist.

### 1.4. Registrierung von “anderen Arbeiten” und “Verfügbarkeit”

Der Fahrer muss unter anderem die folgenden Tätigkeiten als “**sonstige Arbeiten**” aufzeichnen:

- Be- und Entladen.
- Hilfestellung für Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen aus dem Fahrzeug.
- Reinigung und technische Wartung.
- Administrative Formalitäten mit Polizei, Zoll und Einwanderungsbehörden.
- Wartezeiten beim Be- und Entladen, wenn ihre voraussichtliche Dauer nicht im Voraus bekannt ist.
- Jede Zeit, in der er ein Fahrzeug lenkt, das für gewerbliche Tätigkeiten genutzt wird, die von den Lenk- und Ruhezeitvorschriften ausgenommen sind.

Der Fahrer muss unter anderem folgende Tätigkeiten als “**Verfügbarkeit**” aufzeichnen:

- Zeiten, in denen das Fahrpersonal ein mit einer Fähre oder einem Zug befördertes Fahrzeug begleitet, sowie Wartezeiten an den Grenzen oder aufgrund von Fahrverboten.
- Bei Fahrpersonal, das im Team fährt, die Zeit, die während der Fahrt neben dem Fahrer sitzt oder in einer Koje liegt.



Diese Aufzeichnung sollte manuell auf einem Schaublatt oder einem ausgedruckten Dokument oder mit Hilfe der manuellen Dateneingabegeräte des Kontrollgeräts erfolgen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle Fahrtätigkeiten (Fahrten, Arbeit, Verfügbarkeit) entweder automatisch oder manuell aufgezeichnet werden sollten, oder durch manuelle Eingaben auf dem Fahrtenschreibergerät.



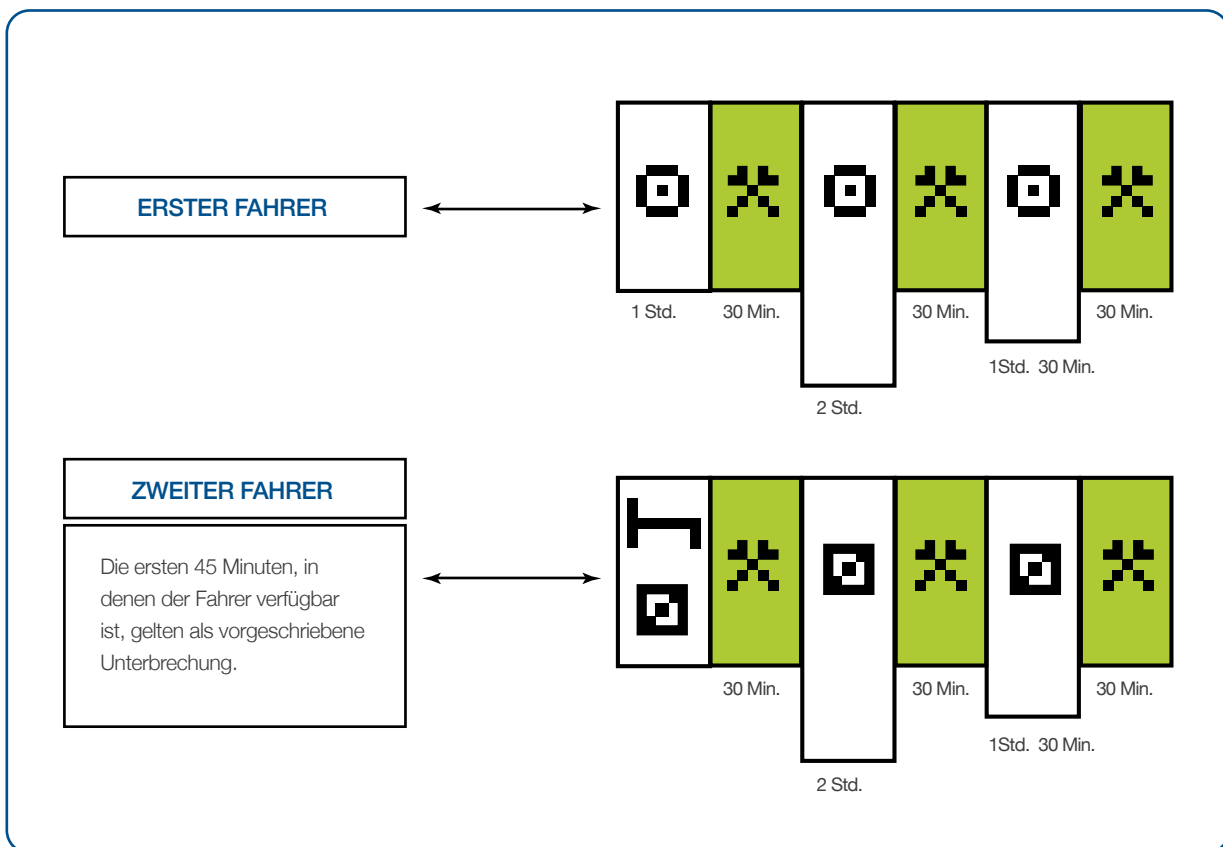
**1.5. Teamfahren. “Pausen während der Fahrt**

Die Neuheit des Mobilitätspakets ist die folgende:

**“Ein Fahrer, der an einem Mehrfahrerbetrieb teilnimmt, darf in einem Fahrzeug, das von einem anderen Fahrer gefahren wird, eine Pause von 45 Minuten einlegen, sofern er nicht damit beschäftigt ist, dem anderen Fahrer zu helfen.**

Ein Fahrer, der an einem Betrieb mit mehreren Fahrern beteiligt ist, ist nicht verpflichtet, eine 45-minütige Pause im fahrenden Fahrzeug zu machen, wenn er neben einem Fahrer sitzt, der tatsächlich ein Fahrzeug fährt. Es ist dem Fahrer überlassen, ob er seine Pause im fahrenden Fahrzeug oder außerhalb des Fahrzeugs einlegt oder nicht.

Fahrer, die in einem Team fahren, können ihre Pausen auch aufteilen.



Da die aktuellen Versionen der Fahrtenschreiber die Aufzeichnung von Unterbrechungen in einem fahrenden Fahrzeug nicht zulassen, sollten die aufeinanderfolgenden 45 Minuten, in denen der Fahrer in einer Situation mit mehreren Besatzungen zur Verfügung steht, als Unterbrechung betrachtet werden. Siehe nachstehende Grafik.



**1.6. Internationale Güterbeförderung. “Wöchentliche Ruhezeit”**

Die Neuheit des Mobilitätspakets ist die folgende:

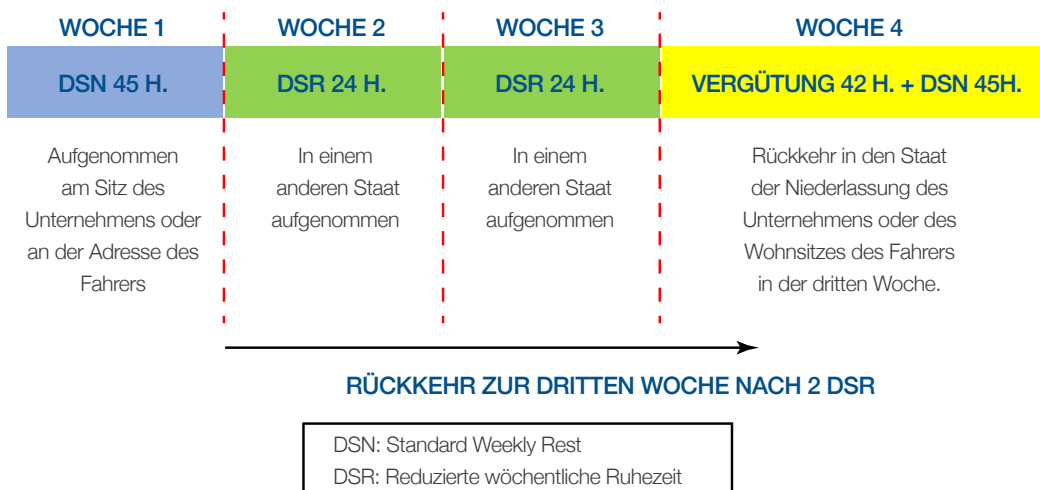
“Ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzter Fahrer kann zwei aufeinander folgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung einlegen, sofern er innerhalb von vier aufeinander folgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen. Zu diesem Zweck gilt ein Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt, wenn er die beiden aufeinander folgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Arbeitgebers und außerhalb des Wohnorts des Fahrers antritt.

**Ausgleich für die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten:**

Der wöchentlichen Ruhezeit, die auf zwei aufeinander folgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten folgt, muss eine Ruhezeit vorausgehen, die zum Ausgleich für diese beiden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten genommen wird.

Die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit genommene Ruhezeit muss in Verbindung mit einer anderen Ruhezeit von mindestens neun Stunden genommen werden. Diese Ruhezeit von mindestens neun Stunden kann zu einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit verlängert werden, die dann in die wöchentliche Ruhezeit einbezogen wird und für diese Zwecke gilt.

Die beiden Ausgleichszahlungen werden zusammengenommen, wobei die reguläre obligatorische wöchentliche Ruhezeit im Anschluss an die beiden aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten einzuhalten ist.





## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### 1.7. Normale wöchentliche Ruhezeit

Mit dem Mobilitätspaket I werden die folgenden Änderungen eingeführt, um die Übermüdung von Fahrern (Arbeitnehmern oder Selbständigen) zu verhindern und Risiken für die Straßenverkehrssicherheit zu beseitigen:

- Normale wöchentliche Ruhezeiten und wöchentliche Ruhezeiten von mehr als 45 Stunden, die zum Ausgleich früherer reduzierter wöchentlicher Ruhezeiten genommen werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug genommen werden. Sie sind in einer geeigneten Unterkunft zu verbringen, die für beide Geschlechter geeignet und angepasst ist und über angemessene Schlaf- und Sanitäreinrichtungen verfügt.
- Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs gehen zu Lasten des Arbeitgebers.
- Sie gilt für alle angestellten oder selbständigen Fahrer, die im Fahrzeugverkehr tätig sind und in den Geltungsbereich der Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten fallen.
- In den Rechtsvorschriften gibt es keine Definition oder Liste von Kriterien für die Definition einer geeigneten Unterkunft, und es ist wichtig, dass die Art der Unterkunft, die die Fahrer nutzen können, flexibel ist. Die Unterkunft sollte jedoch angemessene Schlafmöglichkeiten und sanitäre Einrichtungen bieten. Die Einrichtungen sollten eine ausreichende Privatsphäre für jeden Einzelnen ermöglichen. Verschiedene Arten von Unterkünften können diese Kriterien erfüllen, z. B. ein Hotel, ein Motel, eine Mietwohnung oder ein Privathaus.
- Von den Fahrern kann nicht verlangt werden, dass sie Unterlagen vorlegen, die belegen, dass sie ihre übliche wöchentliche Ruhezeit vor der Straßenkontrolle nicht im Fahrzeug verbracht haben.
- Gegen Fahrer oder Arbeitgeber können nur dann Sanktionen wegen Nichteinhaltung des Verbots einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (oder einer als Ausgleich genommenen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden) im Fahrzeug verhängt werden, wenn sie/ihre Fahrer zum Zeitpunkt der Kontrolle bei einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug erwischt werden.





### 1.8. Rückgabe des Fahrers

Mit dem Mobilitätspaket I wird die folgende neue Funktion eingeführt:

Das Verkehrsunternehmen organisiert die Arbeit der Fahrer so, dass sie in jedem Zeitraum von vier aufeinander folgenden Wochen an den Geschäftssitz des Arbeitgebers im Niederlassungsmitgliedstaat zurückkehren können, an dem der Fahrer normalerweise ansässig ist und seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder an den Wohnort der Fahrer zurückkehren können, um mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden zu nehmen, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit genommen wird.

Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten genommen, so hat das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so zu organisieren, dass er vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die er als Ausgleich nimmt, zurückkehren kann.

Der Fahrer kann frei wählen, wo er seine Ruhezeit verbringen möchte, er kann zwischen den beiden vom Arbeitgeber angebotenen Möglichkeiten wählen. Dies bedeutet, dass der Fahrer vom Arbeitgeber nicht gezwungen werden kann, den Betrieb des Arbeitgebers als Ort der Rückkehr zu wählen.

Kurz gesagt, der Arbeitgeber ist verpflichtet, dem Fahrer die Möglichkeit zu bieten, durch eine geeignete Arbeitsorganisation an seinen Wohnort oder an die Betriebsstätte des Arbeitgebers zurückzukehren, an der sich der Fahrer normalerweise aufhält. Diese Organisation muss aktiv und ohne besondere Aufforderung durch den Fahrer erfolgen. Die Wahl des Ruheortes ist Sache des Fahrers und verpflichtet weder den Arbeitgeber noch den Fahrer, besondere Nachweise zu führen.

**Beispiel:** Un conductor italiano residente en Bélgica y empleado por una empresa establecida en Italia realiza operaciones de transporte entre España y Portugal. El empleador debe ofrecer la opción a este conductor y organizar el trabajo en consecuencia, para permitir que el conductor regrese al lugar de residencia (Bélgica) o al centro operativo de la empresa (Italia) de manera regular. Sin embargo, el conductor puede informar al empleador de su decisión de aprovechar la oportunidad de un descanso para ir a otro lugar, por ejemplo, a Marruecos de vacaciones.



## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



Nach der Pause fährt der Fahrer direkt von dem Ort, an dem er seine Pause in Marokko eingelegt hat, zu dem Ort, an dem er seine Arbeit wieder aufnehmen wird (Spanien oder Portugal).

Das Unternehmen dokumentiert, wie es dieser Verpflichtung nachkommt, und bewahrt diese Unterlagen auf seinem Betriebsgelände auf, damit sie auf Verlangen der Vollzugsbehörden vorgelegt werden können. Der Fahrer sollte nicht verpflichtet sein, einen solchen Nachweis zu führen, und er sollte auch nicht verpflichtet sein, einen Nachweis darüber zu führen, wo er eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine längere Ruhezeit verbracht hat.

Die Verkehrsunternehmen werden die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers, die Dienstpläne der Fahrer oder andere Unterlagen verwenden, um die Einhaltung der Verpflichtung zur Organisation der Rückkehr des Fahrers zu belegen. Andere Unterlagen, die belegen, dass der Arbeitgeber dem Fahrer eine reale Möglichkeit geboten hat, zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zurückzukehren, können z. B. Flugtickets, Bahnfahrkarten usw. sein.

Endet die Arbeitszeit eines Fahrers an einem der beiden Orte seiner Wahl für die Rückkehr oder in der Nähe eines dieser Orte, so entstehen dem Arbeitgeber keine zusätzlichen Reisekosten. Endet die Arbeitszeit vor der Rückkehr zu einem der beiden Orte an einem Ort, der von dem gewählten Ort für die Rückkehr entfernt ist, so umfasst die Verpflichtung des Arbeitgebers, die Rückkehr der Fahrer zu organisieren, eine finanzielle Verantwortung für die Übernahme der Reisekosten.





## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### 1.9. Parkflächen

Die durch das Mobilitätspaket I eingeführte Neuerung in Bezug auf Parkzonen sagt uns Folgendes:

Die Europäische Kommission sollte eine Liste aller zertifizierten Parkflächen veröffentlichen, um die Autofahrer angemessen zu informieren:

- ✓ Erkennung und Verhinderung von Einbrüchen,
- ✓ Beleuchtung und Sichtbarkeit,
- ✓ Kontaktstelle und Notfallverfahren,
- ✓ Sanitäranlagen, die für beide Geschlechter geeignet sind,
- ✓ Möglichkeiten zum Kauf von Speisen und Getränken,
- ✓ Verbindungen, die Kommunikation ermöglichen,
- ✓ Stromversorgung.



Repräsentative Zahl des zertifizierten sicheren Parkangebots.



Die Liste dieser Parkzonen wird auf einer einzigen offiziellen Website abrufbar sein, die regelmäßig aktualisiert wird.

## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### 1.10. Fahren-/Zugpausen

Das Mobilitätspaket I ändert die Art und Weise, wie Pausen eingelegt werden, wenn ein Fahrer ein mit einer Fähre oder einem Zug befördertes Fahrzeug begleitet, wie folgt:

Die regelmäßige tägliche oder reduzierte wöchentliche Ruhezeit eines Fahrers, der ein mit einer Fähre oder einem Zug befördertes Fahrzeug begleitet, darf nicht mehr als zweimal unterbrochen werden, um andere Tätigkeiten auszuüben, die insgesamt eine Stunde nicht überschreiten. Während einer solchen regelmäßigen täglichen oder reduzierten wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine, einem Bett oder einer Koje haben, die ihm zur Verfügung stehen. Tätigkeiten (Fahren, Arbeiten oder Bereitschaft), mit denen die Ruhezeit unterbrochen wird, dürfen nicht durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen werden.

Hinsichtlich der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten gilt diese Ausnahmeregelung für Fähr- oder Bahnreisen nur, wenn:

- a) Die voraussichtliche Dauer der Reise mindestens acht Stunden beträgt und
- b) Der Fahrer hat Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug

Der Unterschied zur Situation vor dem Mobilitätspaket I besteht darin, dass bisher keine (reduzierte oder normale) wöchentliche Ruhezeit möglich war, wenn ein Fahrer ein auf einer Fähre oder einem Zug befördertes Fahrzeug begleitete.

Der Fahrer darf vor dem Einsteigen in die Fähre/den Zug und/oder nach dem Aussteigen aus der Fähre/dem Zug einen Teil seiner regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbringen.

**TRANSBORDER**

**TRAIN**

ZUGANG ZU EINER SCHLAFKABINE, EINEM BETT ODER ETAGENBETT

**VERWENDUNG DES DTCO-AKTIVITÄTSSELEKTORS**

Der Triebfahrzeugführer muss das Schaltgerät des Fahrtenschreibers in der Betriebsart "Unterbrechung/ Ruhezeit" und zusätzlich den spezifischen Zustand der Fähre/des Zuges aktivieren, um anzuzeigen, dass die Ruhezeit gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr.



## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### 1.11. Überlegungen zur Reisezeit

Die Zeit, die für die Übernahme eines unter diese Verordnung fallenden Fahrzeugs an einem Ort verbracht wird, an dem sich das Fahrzeug weder in der Wohnung des Fahrers noch in der Niederlassung des Arbeitgebers befindet, in der der Fahrer seinen gewöhnlichen Standort hat, oder die Zeit, die für die Rückkehr von diesem Ort aufgewendet wird, gilt nicht als Ruhezeit oder Unterbrechung, es sei denn, der Fahrer befindet sich auf einer Fähre oder in einem Zug und hat Zugang zu einer Schlafkabine, einem Bett oder einem Liegeplatz.

### 1.12. Neue fakultative Ausnahmeregelungen für Lenk- und Ruhezeiten für die EU-Mitgliedstaaten unter Bezugnahme auf diejenigen, die Spanien übernommen hat.

In Anwendung des Mobilitätspakets I wendet Spanien ab September 2022 Ausnahmen von der Einrichtung, Nutzung und Durchsetzung von Lenk- und Ruhezeitvorschriften für die folgenden Transporte an:

Wir bezeichnen als Gruppe I die Ausnahmen, die am 20.08.2020 für alle in den Mitgliedsländern der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraums zugelassenen Fahrzeuge in Kraft getreten sind, und als Gruppe II die Ausnahmen, die zusätzlich zu denen der Gruppe I ab dem 21. September 2022 in Spanien gelten.





**ABWEICHUNGEN VON DER ANWENDUNG DER VERORDNUNGEN**

**(EU) 165/2014 UND (EG) 561/2006**

**Keine Verpflichtung zum Einbau und zur Verwendung eines Fahrtenschreibers.**

**Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehrssektor**

**GRUPPE I**

<p>Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr eingesetzt werden, wenn die von dem betreffenden Verkehrsdienst zurückgelegte Strecke nicht mehr als 50 km beträgt.</p>	<p>Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 Stundenkilometern.</p>
<p>Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen, die für folgende Zwecke verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer im Rahmen seiner Arbeit verwendet, oder</li> <li>• Lieferung von handgefertigten Waren nur in einem Umkreis von 100 Kilometern um den Geschäftssitz des Unternehmens und unter der Voraussetzung, dass das Führen des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist und die Beförderung nicht gegen Entgelt erfolgt;</li> </ul>	<p>Fahrzeuge, die von den Streitkräften, dem Zivilschutz, den Feuerwehren und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften ohne Fahrer gekauft oder gemietet werden, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Einrichtungen übertragenen Aufgaben und unter ihrer Verantwortung erfolgt.</p>
<p>Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge für den nichtgewerblichen Transport humanitärer Hilfe, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden.</p>	<p>Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die für medizinische Zwecke verwendet werden.</p>
<p>Spezialisierte Abschleppfahrzeuge mit einem Aktionsradius von 100 Kilometern um ihren Einsatzort Betrieb.</p>	<p>Fahrzeuge, die zum Zweck der technischen Verbesserung, Reparatur oder Wartung auf der Straße geprüft werden, sowie neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen wurden.</p>
<p>Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen, die für den nichtgewerblichen Güterverkehr eingesetzt werden.</p>	<p>Nutzfahrzeuge, die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie betrieben werden, als historisch gelten und die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern eingesetzt werden.</p>

Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, von mehr als 2,5 und bis zu 3,5 Tonnen, die zur Güterbeförderung verwendet werden, wenn die Beförderung nicht gewerblich, sondern im Auftrag des Unternehmens oder des Fahrers erfolgt und das Führen des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit der Person darstellt, die das Fahrzeug führt.

## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### GRUPPE II

Transporte, die vom einbau und der verwendung des fahrtenschreibers sowie von den lenk- und ruhezeiten ausgenommen sind	Lage bis 20. september de 2022	Stand am 21. september 2022
Offizieller Transport	Außer	Außer
<p>Beförderung zur Abholung und Zustellung von Postsendungen im Rahmen des Postuniversaldienstes durch die Anbieter dieses Dienstes, sofern die zulässige Gesamtmasse des verwendeten Fahrzeugs, gegebenenfalls einschließlich der Masse von Anhängern und Sattelanhängern, 7,5 Tonnen nicht überschreitet, die Beförderung vollständig in einem Umkreis von 100 Kilometern um die Betriebsstätte des Unternehmens erfolgt, das Eigentümer oder Mieter des Fahrzeugs ist, und das Führen von Fahrzeugen nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist, dessen Berufskategorie die einer mit der Abholung und Zustellung von Postsendungen betrauten Person sein muss.</p>	50 km Radius	100 km Radius
<p>Beförderung mit Fahrzeugen, die ausschließlich für die Abwasserentsorgung, den Hochwasserschutz, die Wasserversorgung, die Instandhaltung der Gas- und Stromnetze, die Instandhaltung und den Unterhalt von Straßen, den Telegrafien- und Telefondienst, den Rundfunk und das Aufspüren von Radio- und Fernsehempfängern und -sendern eingesetzt werden.</p>	Außer	Außer
<p>Transporte, die zur Sammlung und Entsorgung von Haushaltsabfällen an der Haustür durchgeführt werden, und zwar ausschließlich in einem Umkreis von 50 Kilometern um den Betriebsort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt oder mietet.</p>	<p>Außer (es wurde der Begriff Siedlungsabfall verwendet).</p>	Außer

## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### GRUPPE II

Transporte, die vom einbau und der verwendung des fahrtenschreibers sowie von den lenk- und ruhezeiten ausgenommen sind	Lage bis 20. september de 2022	Stand am 21. september 2022
<p>Ergänzende private Güterbeförderungen, die im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit von Unternehmen der Landwirtschaft, des Gartenbaus, der Forstwirtschaft, der Viehzucht oder der Fischerei durchgeführt werden, und zwar in einem Umkreis von 100 Kilometern um den Betriebssitz des Unternehmens.</p>	Außer	Außer
<p>Beförderungen mit land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen im Rahmen einer land- oder forstwirtschaftlichen Tätigkeit, sofern diese vollständig in einem Umkreis von 100 km um den Betriebssitz des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt oder anmietet, durchgeführt werden.</p>	Außer	Außer
<p>Transporte zur Abholung von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben oder zur Beförderung von Milch oder Milcherzeugnissen, die zur Verfütterung an landwirtschaftliche Betriebe bestimmt sind, sofern sie vollständig in einem Umkreis von 100 Kilometern um den Betrieb des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt oder mietet, durchgeführt werden.</p>	Außer	Außer
<p>Beförderung lebender Tiere zwischen landwirtschaftlichen Betrieben und örtlichen Märkten oder zwischen Märkten und örtlichen Schlachthöfen, sofern die Entfernung in gerader Linie zwischen Ausgangs- und Bestimmungsort des Transports nicht mehr als 100 km beträgt</p>	<p>Außer (früher: 50 Kilometer (früher: "zwischen Bauernhöfen" und dem örtlichen Schlachthof))</p>	Außer

## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### GRUPPE II

Transporte, die vom einbau und der verwendung des fahrtenschreibers sowie von den lenk- und ruhezeiten ausgenommen sind	Lage bis 20. september de 2022	Stand am 21. september 2022
Zusätzlicher privater Transport von Zirkusmaterial und Schaustellern in speziell ausgestatteten Fahrzeugen	Außer	Außer
Bewegung von mobilen Exponaten, die an Bord von speziell ausgerüsteten Fahrzeugen installiert sind, deren Hauptzweck darin besteht, bei stehendem Fahrzeug für pädagogische Zwecke genutzt zu werden.	Außer	Außer
Transport von Bargeld oder Wertgegenständen in speziell ausgerüsteten und ausgestatteten Fahrzeugen.	Außer	Außer
Die dazu bestimmt sind, das Führen eines Fahrzeugs zu erlernen oder einen Führerschein oder eine Bescheinigung über die berufliche Befähigung von Fahrern durch die Benutzung von speziell zu diesem Zweck ausgestatteten Fahrzeugen zu erlangen, unbeschadet der Bestimmungen des Königlichen Erlasses 818/2009 vom 8. Mai zur Genehmigung der allgemeinen Vorschriften für Fahrer und des Königlichen Erlasses 1295/2003 vom 17. Oktober zur Genehmigung der Vorschriften für private Fahrschulen.	Außer (ehemals Königlicher Erlass 772/1997 vom 30. Mai 1997)	Außer



## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### GRUPPE II

Transporte, die vom einbau und der verwendung des fahrtenschreibers sowie von den lenk- und ruhezeiten ausgenommen sind	Lage bis 20. september de 2022	Stand am 21. september 2022
<p>Beförderung von Gütern mit elektrisch oder mit Erd- oder Flüssiggas angetriebenen Fahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse einschließlich der Masse von Anhängern oder Sattelanhängern 7,5 Tonnen nicht übersteigt, sofern sie ausschließlich in einem Umkreis von 50 km um den Betriebssitz des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt oder anmietet, durchgeführt wird.</p>	<p>Außer</p>	<p>Außer</p>
<p>Private Hilfsfahrten zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit verwendet, sofern die zulässige Gesamtmasse des verwendeten Fahrzeugs, gegebenenfalls einschließlich Anhängern und Sattelanhängern, 7,5 Tonnen nicht übersteigt, die Beförderung vollständig in einem Umkreis von 50 Kilometern um den Betriebssitz des Unternehmens erfolgt, das Eigentümer oder Mieter des Fahrzeugs ist, und das Führen des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.</p>	<p>Außer Wurde am 20/08/2020 zur allgemeinen Ausnahme für alle Länder (GRUPPE I)</p>	
<p>Beförderung mit Fahrzeugen, die ausschließlich für die Erbringung von Dienstleistungen bestimmt sind, die vollständig in geschlossenen Räumen stattfinden, die für andere Tätigkeiten als den Straßenverkehr bestimmt sind, wie Häfen, Flughäfen und Bahnhöfe.</p>	<p>Außer</p>	<p>Außer</p>

## Kapitel 1

# Regelung der Lenk- und Ruhezeiten



### GRUPPE II

Transporte, die vom einbau und der verwendung des fahrtenschreibers sowie von den lenk- und ruhezeiten ausgenommen sind	Lage bis 20. september de 2022	Stand am 21. september 2022
<p>Beförderungen, die vollständig in den autonomen Städten Ceuta und Melilla oder auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 250 Quadratkilometern durchgeführt werden, sofern diese nicht durch eine Brücke, eine Furt oder einen für Kraftfahrzeuge geöffneten Tunnel mit dem Festland verbunden sind.</p>	<p>Außer (lautete früher: Beförderungen, die vollständig auf Inseln mit einer Fläche von höchstens 250 Quadratkilometern durchgeführt werden, sofern diese nicht durch eine Brücke, eine Furt oder einen Tunnel mit dem Festland verbunden sind, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können).</p>	<p>Außer</p>
<p>Privater zusätzlicher Transport von Baumaschinen für ein Bauunternehmen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen in einem Umkreis von 100 Kilometern um den Geschäftssitz des Unternehmens, sofern das Führen der Fahrzeuge nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist.</p>	<p>Nicht befreit</p>	<p>Außer</p>
<p>Transport von Transportbeton in Spezialfahrzeugen ausschließlich in einem Umkreis von 100 Kilometern um das Betriebszentrum des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt oder least.</p>	<p>Nicht befreit</p>	<p>Außer</p>

Die in diesem Artikel vorgesehenen Steuerbefreiungen erstrecken sich auf Leerfahrten, die die Fahrzeuge als notwendige Vorbedingung oder Folge der Durchführung einer der Beförderungen, auf die sich diese Steuerbefreiungen beziehen, durchführen müssen.



### 1.13. Vorübergehende Ausnahmeregelungen in dringenden Fällen

In dringenden Fällen können die Mitgliedstaaten unter außergewöhnlichen Umständen eine vorübergehende Ausnahmeregelung für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen gewähren, die ordnungsgemäß zu begründen und der Kommission unverzüglich mitzuteilen ist.

Die Neuerung des Mobilitätspakets I besteht darin, dass die Europäische Kommission Informationen über Ausnahmeregelungen ab sofort auf einer öffentlichen Website veröffentlichen wird.

### 1.14. Überschreitung der täglichen und wöchentlichen Lenkzeit

Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt wird, kann der Fahrer in Ausnahmefällen die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um höchstens eine Stunde überschreiten, um den Geschäftssitz des Arbeitgebers oder den Wohnort des Fahrers zum Zweck der wöchentlichen Ruhezeit zu erreichen.

- Er konnte 11 Stunden pro Tag und 57 Stunden pro Woche fahren.

Unter denselben Bedingungen darf der Fahrer die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um höchstens zwei Stunden überschreiten, sofern er unmittelbar vor der zusätzlichen Lenkzeit eine ununterbrochene Unterbrechung von 30 Minuten einlegt, um den Sitz des Arbeitgebers oder den Wohnort des Fahrers zum Zwecke einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit zu erreichen.

- Er konnte 12 Stunden pro Tag und 58 Stunden pro Woche fahren.

Der Fahrer gibt den Grund für die Ausnahme spätestens bei der Ankunft am Bestimmungsort oder an der entsprechenden Haltestelle manuell auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder auf einem Ausdruck des Kontrollgeräts oder im Arbeitszeitplan an.

Jede Verlängerung der Lenkzeit ist durch eine gleichwertige Ruhezeit auszugleichen, die zusammen mit einer etwaigen Ruhezeit vor Ablauf der dritten auf die betreffende Woche folgenden Woche in einem Zug zu nehmen ist.

Außergewöhnliche Umstände sind solche, die unvorhersehbar sind und sich der Kontrolle des Fahrers oder des Unternehmers entziehen, wie z. B.: Wetterbedingungen, Staus, Verzögerungen an den Be- und Entladestellen usw.

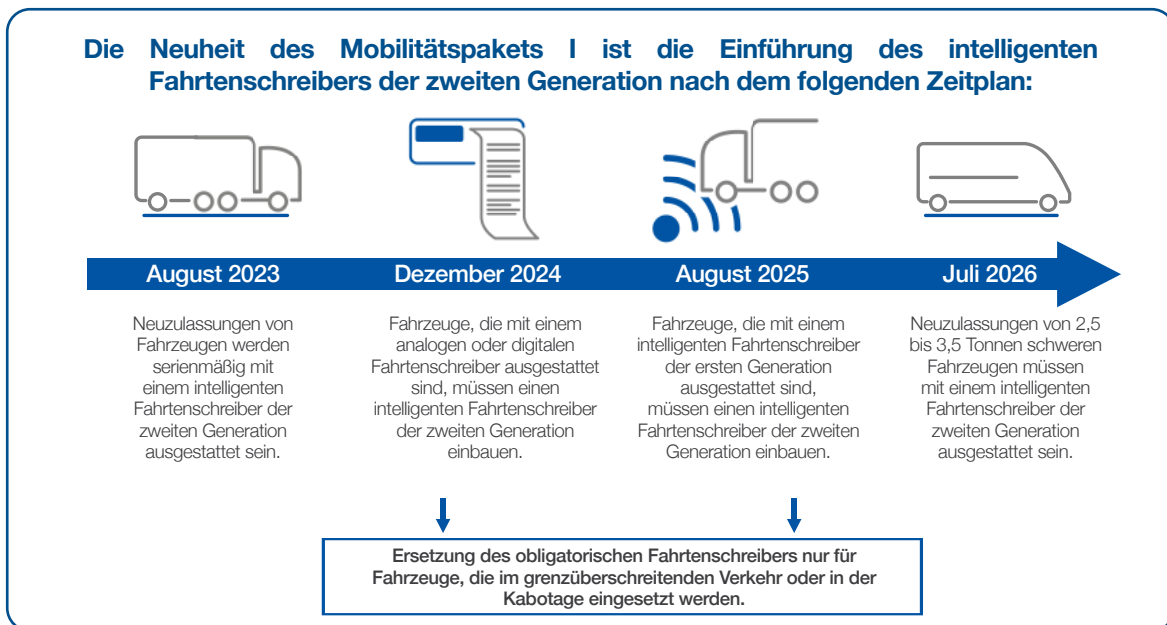
Die maximale zweiwöchentliche Lenkzeit von 90 Stunden darf nicht überschritten werden.



### 2.1. Termine für den Austausch von Fahrtschreibern

Die Entwicklung der verschiedenen Typen von Fahrtschreibern nach dem Datum ihrer Inbetriebnahme stellt sich wie folgt dar:

- Fahrzeuge, die vor dem 1. Mai 2006 zum ersten Mal in Betrieb genommen werden, müssen mit einem analogen Fahrtschreiber ausgestattet sein.
- Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Mai 2006 und dem 30. September 2011 zum ersten Mal in Betrieb genommen werden, müssen mit der ersten Version des digitalen Fahrtschreibers ausgestattet sein.
- Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Oktober 2011 und dem 30. September 2012 zum ersten Mal in Betrieb genommen werden, müssen mit der zweiten Version des digitalen Fahrtschreibers ausgestattet sein.
- Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Oktober 2012 und dem 14. Juni 2019 zum ersten Mal in Betrieb genommen werden, müssen mit der dritten Version des digitalen Fahrtschreibers ausgestattet sein..
- Fahrzeuge, die ab dem 15. Juni 2019 zum ersten Mal zugelassen werden, müssen mit einem intelligenten Fahrtschreiber ausgestattet sein.





### 2.2. Aufzeichnung der Position des Fahrzeugs

**Änderungen an Fahrtschreibern ab dem 21. August 2023.** Die Änderungen für das Fahrtschreibergerät lauten:

- Automatische Ortung des Fahrzeugs bei jedem Überschreiten der Grenze eines Mitgliedstaates. Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem intelligenten Fahrtschreiber der zweiten Generation ausgestattet sind, sind nicht verpflichtet, beim Anhalten des Fahrzeugs Grenzübergangsdaten einzugeben.

- > Bislang wird die Position des Fahrzeugs nur zu Beginn und am Ende des Tages sowie alle 3 Stunden der Gesamtlenkzeit erfasst.

- > Intelligente Fahrtschreiber müssen mit den von Galileo bereitgestellten Ortungsdiensten kompatibel sein, indem sie dem European Geostationary Navigation Overlay System (EGNOS), oder mit anderen Satellitennavigation.



GNSS-System

- > Die Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen, die in der ab dem 15. Juni 2019 umgesetzten Version des intelligenten Fahrtschreibers (Version 1) fakultativ ist, sollte in der neuen Version (Version 2) obligatorisch sein.



ITS  
Standardisierte  
Schnittstelle

- Automatische Positionierung des Fahrzeugs bei Be- und Entladevorgängen.

- > Zu diesem Zweck muss das Fahrtschreibergerät den Fahrer in die Lage versetzen, in Echtzeit Informationen einzugeben und zu bestätigen, die anzeigen, dass das Fahrzeug be- oder entladen wird oder dass ein gleichzeitiger Be-/Entladevorgang stattfindet.



- > Der Fahrer gibt diese Informationen in das Fahrtschreibergerät ein, bevor das Fahrzeug den Ort verlässt, an dem der Be-/Entladevorgang stattfindet.



- Der intelligente Fahrtschreiber zeichnet auch auf, ob das Fahrzeug für die Beförderung von Gütern oder Personen verwendet wurde.





**Die neuen Funktionen des intelligenten Fahrtschreibers führen zur Schaffung neuer Piktogramme, wie folgt:**

**A. Besondere Bedingungen, manuelle Eingaben:**

- Ladevorgang
- Entladevorgang
- Gleichzeitiger Be- und Entladevorgang
- Frachtart: Passagiere
- Art der Frachtgüter
- Art des Entgelts: Unbestimmt













**B. Sonstiges:**

- Digitale Kartierung / Grenzüberschreitung
- Position, an der das Fahrzeug das Land zwischen 2 Ländern durchquert hat
- Ort, an dem ein Ladevorgang stattgefunden hat
- Ort, an dem eine Entladung stattgefunden hat
- Position, an der ein gleichzeitiger Be-/Entladevorgang stattgefunden hat

**C. Vorfälle:**

- GNSS-Anomalie

**Puedes ver los nuevos símbolos del tacógrafo de segunda generación en las imágenes a continuación:**

<p><b>A</b> Besondere Bedingungen, manuelle Eingaben</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Ladevorgang</li> <li> Entladevorgang</li> <li> Gleichzeitiger Be- und Entladevorgang</li> <li> Frachtart: Passagiere</li> <li> Art der Frachtgüter</li> <li> Art des Entgelts: Unbestimmt</li> </ul>
<p><b>B</b> Sonstiges</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Position, an der das Fahrzeug das Land zwischen 2 Ländern durchquert hat</li> <li> Ort, an dem ein Ladevorgang stattgefunden hat</li> <li> Ort, an dem eine Entladung stattgefunden hat</li> <li> Position, an der ein gleichzeitiger Be-/Entladevorgang stattgefunden hat</li> <li> Digitale Kartierung / Grenzüberschreitung</li> </ul>
<p><b>C</b> Vorfälle</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> GNSS-Anomalie</li> </ul>



### 2.3. Frühzeitige Fernerkundung von möglichen Manipulationen oder Missbrauch durch DSRC-Geräte (dedicated short-range communication).

Intelligente Fahrtschreiber sind so konzipiert, dass sie mit den Kontrollorganen kommunizieren, wenn das Fahrzeug in Bewegung ist. Damit sollen Straßenkontrollen von Fahrzeugen, deren Fahrtschreiber manipuliert oder missbraucht worden sein könnten, gezielter durchgeführt werden.

Die der Kontrollbehörde zur Verfügung gestellten Daten beziehen sich auf die folgenden vom Fahrtschreiber aufgezeichneten Ereignisse oder Daten:

- Der jüngste Versuch einer Sicherheitsverletzung,
- Längere Unterbrechung der Stromzufuhr,
- Sensorausfall,
- Fehler in den Bewegungsdaten,
- Konflikt bei der Fahrzeugbewegung
- Fahren ohne gültigen Ausweis,
- Einstecken der Karte während der Fahrt,
- Zeiteinstellungsdaten,
- Kalibrierungsdaten, einschließlich der Daten der beiden letzten Kalibrierungen,
- Fahrzeugkennzeichen,
- Die vom Fahrtschreiber aufgezeichnete Geschwindigkeit.

Neu ist, dass das Mobilitätspaket I auch die Information über die Überschreitung der maximalen Lenkzeit vorsieht.

Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, sind dafür verantwortlich, die Fahrer über die Möglichkeit der Fernkommunikation zur frühzeitigen Erkennung einer möglichen Manipulation oder eines Missbrauchs von Fahrtschreibern zu informieren.

In keinem Fall darf eine Fernkommunikation zum Zweck der Früherkennung der in diesem Artikel beschriebenen Art automatisch zur Verhängung von Geldbußen oder Sanktionen gegen den Fahrer oder das Verkehrsunternehmen führen. Die zuständige Kontrollbehörde kann auf der Grundlage der ausgetauschten Daten eine Überprüfung des Fahrzeugs und des Fahrtschreibers vornehmen.



Bild von Antenne DSRC

## Kapitel 2

# Die Fahrtschreiberverordnung



### 2.4. Dichtungen

Die Neuheit des Mobilitätspakets besteht darin, dass Siegel, die zu Kontrollzwecken entfernt oder gebrochen wurden, ohne unnötige Verzögerung von einem Vollzugsbeamten ersetzt werden können, der im Besitz von Siegelgeräten und einer eindeutigen Sondermarkierung ist.

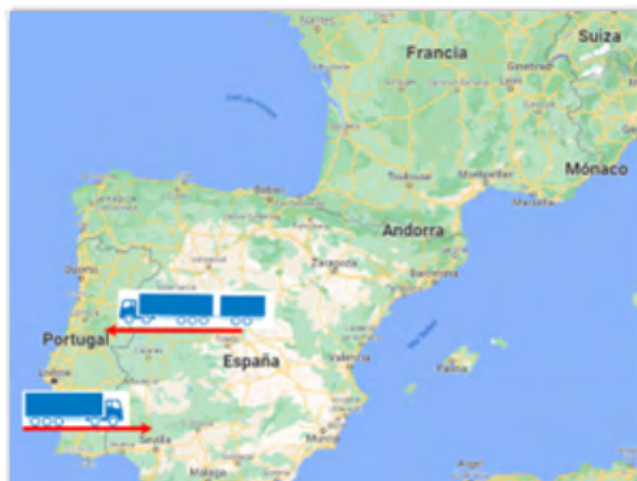


Imagen de precinto de la caja del tacógrafo digital DTCO 4.0

### 2.5. Grenzübertritt

Bei Fahrzeugen, die nicht mit intelligenten Fahrtschreibern ausgestattet sind, wird das Überschreiten der Grenzen der Mitgliedstaaten an der Haltestelle so nahe wie möglich an der Grenze oder nach dem Überschreiten der Grenze im Fahrtschreiber aufgezeichnet. Beim Überschreiten der Grenze eines Mitgliedstaates mit einer Fähre oder einem Zug gibt der Fahrer das Länderkennzeichen im Ankunftshafen oder -bahnhof ein. Zu diesem Zweck trägt der Fahrer die Angaben zum Ein- oder Ausreiseland in den Fahrtschreiber ein.


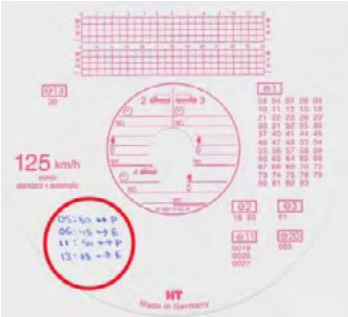
Die Fahrer müssen keine Grenzübergangsdaten eingeben, wenn der Fahrtschreiber automatisch Positionsdaten aufzeichnet. Dies wird bei intelligenten Fahrtschreibern der zweiten Generation, der zweiten Version, die in Fahrzeuge eingebaut werden, deren Erstzulassung ab dem 21. August 2023 erfolgt, Realität werden.



## Kapitel 2 Die Fahrtschreiberverordnung



Solange kein Fahrtschreiber der zweiten Generation, zweite Version (VDO 4.1), der Grenzübertritte automatisch aufzeichnet, im Fahrzeug eingebaut ist, muss der Fahrer wie folgt vorgehen, um Grenzübertritte aufzuzeichnen:

Tacograph	Verfahrensweise	Terminverpflichtung
 <p>Analog</p>  <p>Abbildung 1. Vertreter von Option 3</p>	<p>Der Fahrer muss das Zeichen des Landes, in das er nach Überschreiten einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat eingeben. Dieser Halt erfolgt an der der Grenze am nächsten gelegenen Haltestelle oder nach Überschreiten der Grenze. Beim Überschreiten der Grenze eines Mitgliedstaats mit einer Fähre oder einem Zug gibt der Fahrer das Länderkennzeichen im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.</p> <p>Zu diesem Zweck nimmt er die Diagrammscheibe aus dem Fahrtschreiber heraus und nimmt die manuelle Aufzeichnung vor: Unter der inneren Zeitskala des Schaublatts (Option 1), zwischen der inneren und äußeren Zeitskala der Diagrammscheibe (Option 2, wenn Option 1 nicht möglich ist), auf der Rückseite der Diagrammscheibe (Option 3, wenn Option 1 und 2 nicht möglich sind).</p> <p>Siehe Beispiel in Abbildung 1.</p>	<p>Ab 20. August 2020</p>

### 2.6. Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bestimmungen

Ab dem 31. Dezember 2024 muss jeder Fahrer in der Lage sein, auf Verlangen eines befugten Kontrollbeamten alle manuellen Aufzeichnungen oder Ausdrücke vorzulegen, die während des laufenden Tages und der vorangegangenen 56 Tage gemacht wurden.

## Kapitel 3

# Die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zu erfüllen



### 3.1. Anwendung der Vorschriften auf Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausüben und Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 Tonnen einsetzen (gewerblicher Verkehr)

Die Änderung des Mobilitätspakets wird wie folgt vorgeschlagen:

- ✓ Sie überlässt es den Mitgliedstaaten, die Regeln für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers anzuwenden oder nicht anzuwenden, wenn dieser ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von höchstens 3,5 Tonnen ausgeübt wird, die ausschließlich im innerstaatlichen Straßenverkehr in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat eingesetzt werden.
  
- ✓ Es ist vorgesehen, dass die Einhaltung der Regeln für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers nicht verlangt wird, es sei denn, die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eines jeden Mitgliedstaats sehen etwas anderes vor, von
  - Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen ausüben,
  - Unternehmen, die Personenkraftverkehrsdienste ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken erbringen oder deren Haupttätigkeit nicht die eines Personenkraftverkehrsunternehmers ist.





## Kapitel 3

# Die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zu erfüllen



In Spanien stellt sich die Situation wie folgt dar:

- ✓ Die folgenden Voraussetzungen müssen erfüllt sein:
  - Fachliche Kompetenz
  - Finanzielle Leistungsfähigkeit
  - Ehrung
  - Einrichtung
- ✓ Beförderung in Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse (MMA) von bis zu 3,5 Tonnen. Innerstaatlicher Verkehr.
  - Ein Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit, der fachlichen Eignung oder des Leumunds ist nicht erforderlich,
  - Eine Genehmigung ist für alle Fahrzeuge (gewerblicher Verkehr) mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 Tonnen erforderlich.

Es wird zwischen zwei Arten von Genehmigungen für die Güterbeförderung unterschieden, wobei die Abkürzungen und ihre Bedeutung wie folgt lauten:

**MDP**  
**Für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 t**

Zulassung von Kraftfahrzeugen, die speziell für die Beförderung von Gütern ausgerüstet sind und deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen übersteigt. Erforderlich ist der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit, der fachlichen Eignung und des guten Leumunds.

**MDP**  
**Für Fahrzeuge mit einem M.M.A.M. ≤ 3,5 t**

Zulassung für Kraftfahrzeuge, die speziell für die Güterbeförderung ausgerüstet sind und deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht übersteigt. Der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit, der fachlichen Eignung und der Zuverlässigkeit ist nicht erforderlich.

Das Fahrzeug ist verfügbar:

- Eigentümerschaft
- Im Leasing
- Beim gewöhnlichen Leasing (Miete oder sonstiges)

## Kapitel 3

# Die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zu erfüllen



- ✓ Transport in Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse (MMA) von mehr als 2,5 t und bis zu 3,5 t.

In Spanien zugelassene Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t und bis zu 3,5 t müssen eine Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Güterverkehr erhalten, indem sie die Anforderungen an die fachliche Eignung, die finanzielle Leistungsfähigkeit, den Leumund und die Niederlassung erfüllen.

### 3.2. Klärung des Begriffs “Beförderung zu ausschließlich nichtgewerblichen Zwecken” für Unternehmen, die Personenbeförderungsleistungen auf der Straße erbringen

Mit dem Mobilitätspaket I wird Folgendes hinzugefügt:

- Als Beförderung zu ausschließlich nichtgewerblichen Zwecken gilt die Beförderung im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr, für die kein direktes oder indirektes Entgelt gezahlt wird und die weder dem Fahrer des Fahrzeugs noch anderen Personen direkt oder indirekt Einkünfte verschafft und die nicht mit einer beruflichen Tätigkeit verbunden ist.

### 3.3. Neue Bedingungen für die Niederlassungspflicht

Für das Mobilitätspaket müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) Dass Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, in denen die Originale der wichtigsten Unterlagen des Unternehmens in elektronischer oder anderer Form zugänglich sind, insbesondere die Beförderungsverträge, die Unterlagen über die dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge, die Buchführungsunterlagen, die Personalverwaltungsunterlagen, die Arbeitsverträge, die Sozialversicherungsunterlagen, die Unterlagen mit den Daten über die Verteilung und Beförderung der Fahrer, die Unterlagen mit den Daten über die Kabotage, die Lenk- und Ruhezeiten sowie alle anderen Unterlagen, zu denen der Zugang möglich sein muss Dokumente der sozialen Sicherheit, Dokumente mit Daten über die Verteilung und den Einsatz von Fahrern, Dokumente mit Daten über Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten sowie alle anderen Dokumente, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen durch das Unternehmen zu überprüfen;
- b) Dass die Flottentätigkeit so organisiert ist, dass sichergestellt ist, dass die dem Unternehmen zur Verfügung stehenden und im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge mindestens innerhalb von acht Wochen nach Verlassen des betreffenden Mitgliedstaats an eines der Drehkreuze in diesem Mitgliedstaat zurückgebracht werden;
- c) Die Eintragung in das Handelsregister dieses Mitgliedstaats oder in ein vergleichbares Register, sofern dies nach nationalem Recht vorgeschrieben ist;

## Kapitel 3

# Die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zu erfüllen



- d) Sie müssen mit ihren Einkünften besteuert werden und, soweit nach nationalem Recht erforderlich, eine gültige Umsatzsteuer-Identifikationsnummer haben;
- e) Nach Erteilung der Genehmigung ein oder mehrere Fahrzeuge, die nach den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen und zum Verkehr zugelassen sind, entweder als Volleigentum oder unter einem anderen Rechtstitel, wie Mietkauf, Miete oder Leasing;)
- f) Dass die Verwaltungs- und Handelstätigkeiten in den Geschäftsräumen des Unternehmens mit angemessenen Geräten und Einrichtungen tatsächlich und dauerhaft durchgeführt werden.
- g) Dass eine Anzahl von Fahrzeugen und Fahrern regelmäßig und ständig zur Verfügung steht und normalerweise an einem Knotenpunkt in diesem Mitgliedstaat stationiert ist, und zwar in beiden Fällen im Verhältnis zum Umfang der von dem Unternehmen durchgeführten Beförderungen.

### 3.4. Neue Bedingungen für das Erfordernis der Zuverlässigkeit

Das Mobilitätspaket führt neue Bereiche ein, in denen die Verhaltensweisen (Verurteilungen oder Sanktionen wegen schwerwiegender Verstöße gegen nationale Vorschriften) analysiert werden, die bei der Überprüfung der Erfüllung der Anforderung der Zuverlässigkeit zu berücksichtigen sind, und zwar wie folgt

- Steuerrecht.
- Einstellung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor.
- Das auf vertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht.
- Sabotage.



## Kapitel 3

# Die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zu erfüllen



### 3.5. Neue Bedingungen für das Erfordernis der finanziellen Leistungsfähigkeit

Mit dem Mobilitätspaket wird eine Anforderung an die finanzielle Leistungsfähigkeit von Unternehmen eingeführt, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 Tonnen, aber nicht mehr als 3,5 Tonnen ausüben. Diese Unternehmen müssen jedes Jahr nachweisen, dass sie über Kapital und Rücklagen in Höhe von mindestens verfügen:

- 1800 EUR für das erste verwendete Fahrzeug und
- 900 EUR für jedes weitere benutzte Fahrzeug.

Es sei daran erinnert, dass sich die Beträge für Güterverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t einsetzen, und für Personenverkehrsunternehmen, die Busse einsetzen, im Rahmen des Mobilitätspakets nicht geändert haben und wie folgt lauten:

- 9.000 EUR für das erste benutzte Kraftfahrzeug;
- 5.000 EUR für jedes zusätzlich verwendete Kraftfahrzeug oder jede zusätzlich verwendete Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen.

### 3.6. Neue Bedingungen für die Anforderung der fachlichen Eignung

Die Neuheit des Mobilitätspakets I besteht darin, dass die Mitgliedstaaten regelmäßige Schulungen im Dreijahresrhythmus fördern können, um sicherzustellen, dass die Person(en), die die fachliche Kompetenz vermitteln (Verkehrsleiter), über ausreichende Kenntnisse der Entwicklungen in diesem Sektor verfügen.







### 4.1. EG-Lizenzierungsverpflichtung

Es sei darauf hingewiesen, dass diese Bestimmung für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr für Fahrten innerhalb des Gemeinschaftsgebiets gilt.

Mit dem Mobilitätspaket I wird die Verpflichtung eingeführt, ab dem 21. Mai 2022 für die Beförderung von Gütern mit Fahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht 2,5 Tonnen übersteigt, eine Gemeinschaftslizenz zu besitzen, wenn sie im grenzüberschreitenden Verkehr oder in der Kabotage eingesetzt werden.

Bei Fahrzeugen zur Güterbeförderung, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht übersteigt, vermerkt die ausstellende Behörde im Feld "**Besondere Vermerke**" der Gemeinschaftslizenz oder der beglaubigten Kopie davon: " $\leq 3,5 \text{ t}$ ".

**Vor dem Mobilitätspaket I war die Gemeinschaftslizenz nur für Fahrzeuge erforderlich, die zur Beförderung von Gütern mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t eingesetzt wurden.**

### 4.2. Kabotage-Transporte. Abkühlungsperiode

Die neuen Funktionen des Mobilitätspakets I umfassen Folgendes:

- Güterkraftverkehrsunternehmen ist es nicht gestattet, innerhalb von vier Tagen nach Beendigung ihrer Kabotagetätigkeit in demselben Mitgliedstaat mit demselben Fahrzeug oder - im Falle eines Sattelkraftfahrzeugs - mit dem Zugfahrzeug dieses Fahrzeugs Kabotagefahrten durchzuführen.
- Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer durchgeführt werden, gelten nur dann als mit dieser Verordnung konform, wenn der Verkehrsunternehmer einen Nachweis über die vorangegangene grenzüberschreitende Beförderung und über jede nachfolgende Kabotagebeförderung vorlegen kann. Befand sich das Fahrzeug während des Viertagezeitraums vor der grenzüberschreitenden Beförderung im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats, so hat der Verkehrsunternehmer auch den Nachweis für alle während dieses Zeitraums durchgeführten Beförderungen zu erbringen.
- Die Nachweise für jede Kabotagebeförderung sind den Kontrollberechtigten des Aufnahmemitgliedstaats auf Verlangen und während der Straßenkontrolle vorzulegen oder zu übermitteln. Sie können elektronisch vorgelegt oder übermittelt werden, wobei ein revidierbares strukturiertes Format zu verwenden ist, das direkt für die Speicherung und die elektronische Verarbeitung verwendet werden kann, wie der elektronische Frachtbrief (e-CMR) gemäß dem Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr betreffend den elektronischen Frachtbrief vom 20.



- Februar 2008. Während der Straßenkontrolle ist der Fahrer berechtigt, sich an die Zentrale, den Verkehrsleiter oder eine andere Person oder Stelle zu wenden, um einen der oben genannten Nachweise vor Abschluss der Straßenkontrolle zu erbringen.



**Erinnern Sie sich daran:**

- Nach der Ablieferung der im Rahmen einer eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung beförderten Güter sind die Güterkraftverkehrsunternehmen befugt, mit demselben Fahrzeug oder, im Falle eines Sattelkraftfahrzeugs, mit dem Zugfahrzeug dieses Fahrzeugs bis zu drei aufeinander folgende Kabotagebeförderungen im Rahmen einer grenzüberschreitenden Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat durchzuführen. Die letzte Entladung im Rahmen einer Kabotagebeförderung vor der Abfahrt aus dem Aufnahmemitgliedstaat muss innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung im Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen einer eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung erfolgen. Innerhalb des genannten Zeitraums von sieben Tagen können die Verkehrsunternehmen alle oder einen Teil der in jedem Mitgliedstaat zulässigen Kabotagebeförderungen durchführen, sofern sie auf eine Kabotagebeförderung pro Mitgliedstaat innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt in das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats beschränkt sind.
- Ein gewerblicher Güterkraftverkehrsunternehmen, der Inhaber einer Gemeinschaftslicenz ist und dessen Fahrer, sofern er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, im Besitz einer Fahrerbescheinigung ist, darf nur dann mit der Kabotage in einem Mitgliedstaat beginnen, wenn er zuvor eine grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt hat, d. h. eine grenzüberschreitende Beförderung. Diese Beförderung kann ihren Ursprung in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland haben.
- Alle im Rahmen einer eingehenden Beförderung vor der Kabotagebeförderung beförderten Güter müssen abgeliefert worden sein, damit die Kabotagebeförderung beginnen kann. Besteht der eingehende Transport aus mehreren Sendungen, kann die Kabotagebeförderung erst beginnen, wenn alle Sendungen abgeliefert wurden. Es ist daher erforderlich, die Güter vollständig aus dem zuvor beladenen internationalen Transport zu entladen, damit die Kabotagebeförderung im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt werden kann.
- Die Kabotage kann unmittelbar nach der letzten Entladung der im grenzüberschreitenden Verkehr beförderten Güter beginnen, auch am Tag der Entladung.







### 4.3. Kabotageverkehr. Fahrzeuge, die von der EG-Lizenzregelung ausgenommen sind

Fahrzeuge, die folgende Arten von Straßentransporten durchführen und von der EG-Lizenzregelung ausgenommen sind, können auch Kabotagefahrten durchführen:

- Postverkehr in einem Universaldienstsystem.
- Transport von verunfallten oder beschädigten Fahrzeugen.
- Beförderung von Gütern mit Fahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 Tonnen nicht überschreitet.

### 4.4. Sanktionen gegen Verlader, Vermittler, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer

Im Rahmen des Mobilitätspakets sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Sanktionen für Verlader, Vermittler, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer bei Nichteinhaltung der Gemeinschaftslizenz, der Fahrerbescheinigung und der Kabotage festzulegen, wenn sie wussten oder unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienste gegen die Bestimmungen der Gemeinschaftslizenz, der Fahrerbescheinigung und der Kabotage verstoßen.





### 5.1. Umfang der Anwendung

Das Mobilitätspaket I schafft einen Rechtsrahmen für die elektronische Übermittlung von vorgeschriebenen Informationen über die Beförderung von Gütern im Gebiet der Union zwischen den betroffenen Wirtschaftsteilnehmern und den zuständigen Behörden mit dem Ziel, die Digitalisierung des Güterverkehrs und der Logistik zu fördern, um die Verwaltungskosten zu senken, die Durchsetzungsmöglichkeiten der zuständigen Behörden zu verbessern und die Effizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrs zu steigern. Die zuständigen Behörden sind verpflichtet, vorschriftsmäßige Informationen zu akzeptieren, wenn sie von den betreffenden Wirtschaftsteilnehmern elektronisch übermittelt werden;

Die Wirtschaftsbeteiligten können den Kontrollberechtigten auf Anfrage und während der Straßenkontrolle auf elektronischem Wege Informationen über den Nachweis jeder Kabotagebeförderung oder das Beförderungspapier für gefährliche Güter übermitteln.

In Bezug auf Kabotagebeförderungen umfassen die elektronisch zu übermittelnden Informationen die folgenden Angaben zu jeder Beförderung:

- Name, Anschrift und Unterschrift des Absenders;
- Name, Anschrift und Unterschrift des Beförderers;
- Name und Anschrift des Empfängers und seine Unterschrift am Tag der Lieferung, sobald die Waren geliefert worden sind;
- Datum und Ort der Abholung der Waren sowie der vorgesehene Ort der Lieferung;
- Gemeinsame Beschreibung der Art des Gutes, der Art der Verpackung und bei gefährlichen Gütern deren allgemein anerkannte Bezeichnung sowie die Anzahl der Packstücke und deren besondere Zeichen und Nummern;
- Bruttogewicht der Waren oder ihre anders angegebene Menge;
- Zulassungsnummern des Zugfahrzeugs und des Anhängers.





## Kapitel 5

# Elektronische Informationen über die Beförderung von Gütern



Übermitteln die betroffenen Wirtschaftsakteure einer zuständigen Behörde auf elektronischem Wege vorgeschriebene Informationen, so tun sie dies mit Hilfe von Daten, die auf einer zertifizierten IETM-Plattform verarbeitet werden, und gegebenenfalls mit Hilfe eines zertifizierten IETM-Dienstleisters. Die betreffenden Wirtschaftsteilnehmer übermitteln diese vorgeschriebenen Informationen in einem maschinenlesbaren Format und auf Verlangen der zuständigen Behörde auch in einem textlesbaren Format.

### 5.2. Zeitpunkt des Inkrafttretens

Sie gilt ab dem 21. August 2024.



## Kapitel 6

# Verdrängung von Fahrern im Straßenverkehrssektor



### 6.1. Fahrer, die zur Beförderung im Straßenverkehr eingesetzt werden.

Ein entsandter Arbeitnehmer ist ein Arbeitnehmer, der für einen begrenzten Zeitraum seine Arbeit im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates als dem, in dem er normalerweise arbeitet, verrichtet.

Gilt die vom Fahrer durchgeführte Beförderung als Entsendung, so ist das Entgelt des Staates anzuwenden, in dem der Fahrer entsandt ist; gilt die vom Fahrer durchgeführte Beförderung nicht als Entsendung, so ist das Entgelt des Staates anzuwenden, in dem das Unternehmen niedergelassen ist.

Die Vorschriften legen fest, dass Fahrer, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem ihr Unternehmen ansässig ist, Beförderungen durchführen, entsandt werden, wenn sie in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem ihr Unternehmen ansässig ist, Beförderungen durchführen:

- **Nicht bilaterale grenzüberschreitende Transporte**, d.h. Transporte zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland, das nicht das Land der Niederlassung des Transportunternehmers ist.
- **Kabotagefahrten, definiert als innerstaatliche Beförderungen**, die im Werkverkehr oder im gewerblichen Verkehr vorübergehend in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt werden. Die Entsendung endet, wenn der Fahrer den Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen seiner grenzüberschreitenden Beförderung von Gütern oder Personen verlässt.







### 6.2. Nicht vertriebener Fahrer

Ein Fahrer gilt nicht als Kraftfahrer, wenn er das Gebiet eines Mitgliedstaats durchfährt, ohne Güter zu be- oder entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.

Für die Zwecke der Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr gilt ein Fahrer jedoch nicht als entsandter Fahrer, wenn er eine bilaterale Beförderung von Gütern oder Personen durchführt.



#### 6.2.1. Ein bilateraler Verkehrsvorgang im Rahmen der grenzüberschreitenden Personenbeförderung im Gelegenheits- oder Linienverkehr liegt vor, wenn ein Fahrer eine der folgenden Tätigkeiten ausführt:

- Nimmt Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat auf und setzt sie in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland ab.
- Fahrgäste in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland aufnimmt und sie im Niederlassungsmitgliedstaat absetzt
- Das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen im Niederlassungsmitgliedstaat zum Zwecke von örtlichen Ausflügen in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.
- Ab dem 2. Februar 2022, wenn der Fahrer zusätzlich zur Durchführung einer bilateralen Beförderung einmal Fahrgäste in durchfahrenen Mitgliedstaaten oder Drittländern aufnimmt und/oder absetzt, sofern der Fahrer keine Personenbeförderung zwischen zwei Orten in dem durchfahrenen Mitgliedstaat anbietet. Dies gilt auch für die Rückfahrt. Ab dem 21. August 2023 gilt diese Ausnahme nur noch für Fahrer, die Fahrzeuge mit intelligenten Fahrtenschreibern benutzen.

#### 6.2.2. Ein bilateraler Verkehrsvorgang im Rahmen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs liegt vor, wenn ein Fahrer einen der folgenden Vorgänge durchführt:

- Zusätzliche Be- und/oder Entladetätigkeiten (d. h. nicht bilaterale grenzüberschreitende Transporte), die im Rahmen bilateralen Transporte in Mitgliedstaaten oder durchquerten Drittländern durchgeführt werden;

## Kapitel 6

# Verdrängung von Fahrern im Straßenverkehrssektor



- Nur eine auf der Hin- und eine auf der Rückfahrt oder, wenn keine (Be- oder Entladung) auf der Hinfahrt erfolgt, bis zu zwei auf der Rückfahrt, sofern die Be- und Entladung nicht in demselben Staat erfolgt.
- Durchfahrt durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates ohne Be- oder Entladung.
- Der Anfangs- oder Endabschnitt eines kombinierten Verkehrs, wenn die Fahrt selbst einen bilateralen Verkehr darstellt.
- Ab dem 2. Februar 2022 gelten Fahrer auch dann nicht mehr als abgeordnet, wenn der Fahrer zusätzlich zur Durchführung eines bilateralen Verkehrs eine Be- oder Entladetätigkeit auf dem
- Mitgliedstaaten oder Drittstaaten, die sie durchquert, vorausgesetzt, dass sie die Waren nicht in demselben Mitgliedstaat be- und entlädt. Folgt auf eine im Niederlassungsmitgliedstaat beginnende bilaterale Beförderung, bei der keine weitere zusätzliche Tätigkeit stattfindet, eine bilaterale Beförderung in den Niederlassungsmitgliedstaat, so gilt die in Unterabsatz 3 genannte Befreiung für die zusätzlichen Tätigkeiten für höchstens zwei zusätzliche Be- oder Entladetätigkeiten.
- Ab dem 21. August 2023 gilt diese Ausnahme nur noch für Fahrer, die Fahrzeuge mit intelligenten Fahrtenschreibern benutzen.

### 6.3. Verschiebungserklärung



Der Güterkraftverkehrsunternehmer ist verpflichtet, den zuständigen nationalen Behörden des Mitgliedstaats, in den der Fahrer entsandt wird, spätestens zu Beginn der Entsendung eine Entsendungserklärung zu übermitteln, und zwar mit Hilfe eines mehrsprachigen Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle, die an das Binnenmarktinformationssystem (IMI) angeschlossen ist.

Die Versandanmeldung muss die folgenden Angaben enthalten:

- Die Identität des Verkehrsunternehmers, zumindest in Form einer Gemeinschaftslizenznummer, sofern eine solche Nummer vorhanden ist,
- Die Kontaktdaten eines Verkehrsleiters oder einer anderen Kontaktperson im Niederlassungsmitgliedstaat für die Verbindung mit den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats, in dem die Dienstleistungen erbracht werden, und für die Übermittlung und Entgegennahme von Dokumenten oder Mitteilungen,
- Die Identität, Anschrift und Führerscheinnummer des Fahrers,
- Das Datum des Beginns des Arbeitsvertrags des Fahrers und die auf diesen Vertrag anwendbaren Rechtsvorschriften,
- Das geplante Start- und Enddatum der Reise,
- Die Nummernschilder von Kraftfahrzeugen,
- Die Art der erbrachten Verkehrsleistung (Güterverkehr, Personenverkehr, grenzüberschreitender Verkehr oder Kabotageverkehr);





### 6.4. Aufzubewahrende und bei Straßenkontrollen vorzulegende Unterlagen

Die Versandanmeldung muss die folgenden Angaben enthalten:

- Eine Kopie der über das IMI eingereichten Reiseanmeldung in Papier- oder elektronischer Form;
- Nachweis über die im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführten Beförderungen, z. B. der elektronische Frachtbrief (e-CMR),
- o Nachweise über die durchgeführten Kabotagebeförderungen, die aus folgenden Informationen bestehen (Angaben zu den einzelnen Beförderungen):
  - a) Name, Anschrift und Unterschrift des Absenders;
  - b) Name, Anschrift und Unterschrift des Beförderers;
  - c) Name und Anschrift des Empfängers und seine Unterschrift am Tag der Lieferung, sobald die Waren geliefert worden sind;
  - d) Datum und Ort der Abholung der Waren und des vorgesehenen Lieferorts;
  - e) Gemeinsame Beschreibung der Art des Gutes, der Art der Verpackung und bei gefährlichen Gütern deren allgemein anerkannte Bezeichnung sowie die Anzahl der Packstücke und deren besondere Zeichen und Nummern;
  - f) Bruttogewicht der Waren oder ihre anders angegebene Menge;.
  - g) Amtliche Kennzeichen des Zugfahrzeugs und des Anhängers.
- Die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten (insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen der Fahrer Transporte durchgeführt hat).





Bitte beachten Sie, dass jeder Mitgliedstaat der Europäischen Union seine eigenen Sanktionen auf Verstöße anwendet, d.h. es gibt keine Einheitlichkeit bei der Höhe der Geldbußen. Die in diesem Dokument aufgeführten Strafen beziehen sich auf Spanien. Hinsichtlich der Kriterien für die Anwendung der Maßnahme der Beeinträchtigung der Zuverlässigkeit besteht hingegen Homogenität.

Es werden nur neue Verstöße aufgeführt, die sich auf die mit dem Mobilitätspaket I eingeführten neuen Merkmale beziehen.

### 7.1. Sanktionen in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten

Begriff der rechtsverletzung	Verstoss gegen die regel	Sanktion
Mitnahme von regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten oder wöchentlichen Ruhezeiten von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten genommen werden, in einem Fahrzeug.	Außer Art. 8.8 Verordnung (EG) 561/2006	1001€
Wenn der Fahrer nicht zu Hause ist, ist die normale wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich zu nehmen für frühere verkürzte wöchentliche Ruhezeiten in Unterkünften, die nicht für beide Geschlechter geeignet und angepasst sind und nicht über angemessene Schlaf- und Sanitäreinrichtungen verfügen.	Art. 8.8 Verordnung (EG) 561/2006	1001€
Versäumnis des Verkehrsunternehmens, die Arbeit so zu organisieren, dass der Fahrer nicht alle vier aufeinanderfolgenden Wochen zur Betriebsstätte oder zum Wohnort des Arbeitgebers zurückkehren kann.	Art. 8.8 Verordnung (EG) 561/2006	1001€
Versäumnis des Verkehrsunternehmens, die Arbeit des Fahrers so zu organisieren, dass er in der Lage ist, vor Ende der dritten Woche nach zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten im grenzüberschreitenden Güterverkehr vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die er als Ausgleich nimmt, zur Betriebsstätte oder zum Wohnort des Arbeitgebers zurückzukehren.	Art. 8.8 Verordnung (EG) 561/2006	2001€
Ist der Fahrer außer Haus, so haftet der Arbeitgeber nicht für alle Übernachtungskosten, die während der normalen wöchentlichen Ruhezeiten und während der als Ausgleich genommenen Ruhezeiten von mehr als 45 Stunden außerhalb des Fahrzeugs anfallen.	Art. 8.8 Verordnung (EG) 561/2006	401€



### 7.2. Sanktionen in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten

Die Versandanmeldung muss die folgenden Angaben enthalten:

Begriff der rechtsverletzung	Verstoss gegen die regel	Sanktion
Nichtaufnahme der Symbole der Länder, deren Grenzen der Fahrer während der täglichen Arbeitszeit überquert hat, in den Fahrtenschreiber.	Art. 34.6.f Verordnung (EU) 165/2014 Art. 34.7 Verordnung (EU) 165/2014	801€

### 7.3. Sanktionen im internationalen Straßengüterverkehr

Die Verstöße, die sich aus dem Inkrafttreten des Mobilitätspakets I ergeben, fügen sich in die bereits bestehenden Arten von Verstößen ein.

### 7.4. Verstöße/Sanktionen in Bezug auf den Verkehr von Fahrern

Begriff der rechtsverletzung	Verstoss gegen die regel	Sanktion
Keine Entsendungserklärung auf Papier oder elektronisch durch den Fahrer	Art. 1.11.b Richtlinie 1057/2020	401€

## **Continental Automotive Trading Österreich GmbH**

Flachgasse 54-58

1150 Vienna, AT

+43 1 981 270

[www.fleet.vdo.at](http://www.fleet.vdo.at)

VDO - Eine Marke der Continental Corporation

Unsere Mission ist es, euch zu helfen und zu unterstützen, die Verpflichtung zur Verwendung des Fahrtenschreibers in einen Wettbewerbsvorteil und einen entscheidenden Schub für eure Unternehmen umzuwandeln.

**Wir sind hier, um Ihnen bei der Wertschätzung Ihrer Daten zu helfen.**  
**[info@vdo.com](mailto:info@vdo.com)**

**Folgen Sie uns in den sozialen Medien!**

Begleiten Sie uns und entdecken Sie die aktuellsten und nützlichsten Informationen zur Welt des Fahrtenschreibers und des Transportsektors.

