

Artikel vom 09.07.2020

Europaparlament

Tachographenpflicht: Was ändert sich?



Was ist der heutige Sachstand?

Die Verordnung zu Lenk- und Ruhezeiten regelt verpflichtend einzuhaltende Pausen und maximale Fahrzeiten im Transportbereich. Die Kontrolle wird mit einem Tachografen vorgenommen. Aktuell finden diese Vorschriften und somit auch die Protokollpflicht mithilfe des Tachografen nur Anwendung auf Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen. Die Vorschriften finden darüber hinaus keine Anwendung, wenn die Fahrzeuge zur Beförderung von Material oder Maschinen eingesetzt werden und in einem Umkreis von 100km ihres Betriebs benutzt werden (sogenannte Handwerker-Ausnahme). In Deutschland besteht zudem die Pflicht bei Fahrzeugen der Größenklasse von 2,8 - 3,4 Tonnen ein Fahrtenbuch zu führen.

Warum bedarf es einer Änderung der Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten?

Gewisse Transport- und Logistikunternehmen umgehen diese Regeln, indem sie statt LKW leichtere Transporter (unter 3,5 Tonnen) einsetzen, für die es aktuell keine Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten und der entsprechenden Kontrolle gibt. Folglich gibt es immer mehr Verkehr und übermüdete Fahrer. Um die Verkehrssicherheit auf europäischen Straßen zu erhöhen und unlauteren Wettbewerb zu verhindern, sollen die Vorschriften nun geändert werden.

Was wurde geändert?

Die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und somit auch über die Tachografenpflicht werden auf Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen ausgeweitet, sofern sie grenzüberschreitend fahren. Um das Handwerk durch diese Ausweitung nicht zu belasten, wurden explizite Ausnahmen für Transporter im Handwerk geschaffen. So sollten leichte Nutzfahrzeuge, die für die Güterbeförderung im Werkverkehr eingesetzt werden, grundsätzlich von den Vorschriften ausgenommen werden, solange der Transport nicht gewerblich durchgeführt wird und das Fahren nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ausmacht. Das betrifft zum Beispiel den Bäcker, der seine Brötchen ausliefert, oder den Gärtner, der seine Gartengeräte und Pflanzen transportiert. Fahrzeuge (bis 7,5 Tonnen) von Handwerkern sind im Umkreis von 100 km zum Unternehmen von der Tachografenpflicht ausgenommen. Außerdem wird es Ausnahmen für das Baugewerbe geben: Baugewerbliche Fahrzeuge von bis zu 44 Tonnen, die Baumaschinen transportieren, sind von der Regelung ausgenommen, solange sie in einem Radius von 100 km zum Unternehmenssitz unterwegs sind.

Übersicht geplante Tachografenpflicht (TP)

Gewichtsklasse	Fahrten innerhalb Deutschlands	Grenzüberschreitende Fahrten
unter 2.5 Tonnen	keine Tachografenpflicht	keine Tachografenpflicht
bis 3,5 Tonnen	keine Tachografenpflicht	Tachografenpflicht, Ausnahmen für Werkverkehr: keine TP, solange der Transport nicht gewerblich durchgeführt wird und Fahren nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist
bis 7.5 Tonnen	Handwerker: Tachografenpflicht erst ab mehr als 100 km Entfernung zum Unternehmen	Handwerker: Tachografenpflicht erst ab mehr als 100 km Entfernung zum Unternehmen

Was bedeuten die Änderungen für Handwerker und den Mittelstand konkret?

Dank der spezifischen Ausnahmen ist die Rechtslage für Handwerker und den Mittelstand de facto gleichgeblieben. Obwohl die Tachografenpflicht im grenzüberschreitenden Verkehr allgemein auf Fahrzeuge mit 2,5 Tonnen ausgeweitet wurde, sind Handwerker und der Mittelstand bei Fahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen durch die Werkverkehrsausnahme ausgenommen (solange Fahren nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist), bei Fahrzeugen bis zu 7,5 Tonnen gilt die Handwerker-Ausnahme (bis zu 100 km im Umfeld des Unternehmens).

Ab wann treten die Änderungen in Kraft?

Die Neuerungen bei der Tachografenpflicht finden gestaffelt - je nach aktueller Ausrüstung und Gewichtsklasse des Fahrzeugs - von 2023 bis 2026 statt. Die Ausweitung der Tachografenpflicht auf Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen gilt ab 1. Juli 2026.

Warum kam es nicht zur Ausweitung der HandwerkerAusnahme auf 150 km?

Der CSU-Europaabgeordnete Markus Ferber hat sich stark dafür eingesetzt, die HandwerkerAusnahme auf 150 km auszuweiten. Sowohl im Verkehrsausschuss als auch im Plenum hatte er diese Änderung durchgebracht und damit zur offiziellen Forderung des Europäischen Parlaments gemacht. Erst bei den abschließenden Verhandlungen musste die Ausweitung durch das Veto der Vertreter der Mitgliedstaaten aufgegeben werden.