



# Tachographen-Compliance in der EU für Last-Mile- LCV-Flotten

GEOTAB®

# Inhalt

Zusammenfassung .....	1
Wie sich die EU-Tachographenverordnung entwickelt hat .....	2
Fahrzeuge und Routen, die von der neuen Gesetzgebung betroffen sind .....	3
Sind Ihre Fahrzeuge betroffen? .....	3
Überlegungen für Fuhrparks im Vereinigten Königreich.....	3
Aufschlüsselung nach Ländern .....	4
EU-Mitgliedstaaten .....	4
Wichtige Nicht-EU-Länder .....	6
Wichtige Compliance-Anforderungen .....	7
Kosten und Zeitrahmen für Compliance .....	8
Was Sie jetzt tun sollten: Ein 2-Monats-Countdown .....	9
Erkenntnisse aus der Umsetzung des Lkw-Systems .....	10
Die Chance .....	11
Wie Geotab hilft .....	12
Fazit .....	12



## Zusammenfassung

Der europäische Autoherstellerverband ACEA schätzt, dass EU-weit über **30 Millionen LCVs** (Light Commercial Vehicles, leichte Nutzfahrzeuge) in Betrieb sind, was über 80 % aller Güterfahrzeuge in der Region ausmacht. Wenn man das Vereinigte Königreich und die EFTA (Norwegen, Liechtenstein und die Schweiz) einbezieht, steigt diese Zahl auf ungefähr 37 Millionen Fahrzeuge.

**Schätzungsweise ein Viertel** des gesamten Güterverkehrs in der EU ist international. Fahrer auf diesen Routen stehen vor herausfordernden Arbeitsbedingungen, einschließlich langer und oft unregelmäßiger Arbeitszeiten und enger Zeitpläne, die zu Müdigkeit und Stress beitragen können. Übermüdung am Steuer ist ein kritisches Risiko, das die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gefährdet. Nach Angaben des **Europäischen Verkehrsverbands** führt Ermüdung zu schlechter Lenkkontrolle, verminderter Reaktionszeit, schlechter Geschwindigkeitskontrolle und Verlust der Aufmerksamkeit und Gefahrenwahrnehmung. **Umfragen zufolge** sind mehr als die Hälfte der Fernfahrer bereits fast eingeschlafen, während sie am Steuer saßen.

In Anbetracht des Umfangs des internationalen LCV-Frachttransports innerhalb der EU und der Auswirkungen, die diese Tätigkeiten auf die Verkehrssicherheit haben können, weitet die EU den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2020/1054 auf LCVs mit einem Gewicht von mehr als 2,5 Tonnen aus, die an internationalem Transport oder Kabotagebeförderungen beteiligt sind. Gemäß den im Rahmen des EU-Mobilitätspakets I eingeführten Regeln müssen diese LCVs ab dem 1. Juli 2026 mit intelligenten Tachographen der zweiten Generation (G2V2-Tachos) ausgestattet sein. Außerdem unterliegen Fahrer den gleichen EU-Regeln für Lenkzeiten, wie sie derzeit für Lkw-Fahrer gelten. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu verbessern, den Fahrerschutz zu stärken und einen fairen Wettbewerb auf dem europäischen Transportmarkt zu gewährleisten.

Dieses Whitepaper bietet einen praktischen Leitfaden für die neue Regulierungslandschaft für Betreiber von leichten Nutzfahrzeugen. Es beschreibt den rechtlichen Rahmen, hebt die finanziellen Risiken von Verstößen hervor und untersucht, wie Last-Mile-Betreiber eine Compliance-Herausforderung in eine Geschäftschance verwandeln können, indem sie die neuen Tachographendaten zusammen mit vorhandenen Telematiksystemen nutzen, um die Effizienz zu verbessern, Risiken zu reduzieren und die betriebliche Kontrolle zu stärken.

# Wie sich die EU-Tachographenverordnung entwickelt hat

Der Ansatz der EU für Tachographen und Lenkzeiten hat sich über mehr als vier Jahrzehnte entwickelt. Dabei lag ein konsequenter Fokus auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit, dem Fahrerschutz und dem Erhalt eines fairen Wettbewerbs. Dieser Ansatz wurde ursprünglich für schwere Nutzfahrzeuge entwickelt und erstreckt sich nun auch auf den Betrieb leichter Nutzfahrzeuge.

Grundlage war die **Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates**, die analoge Tachographen für schwere Nutzfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen vorschrieb. Diese Geräte erfassten Geschwindigkeit, Entfernung und Fahreraktivität auf Papierdiagrammen, wodurch das erste systematische und durchsetzbare System zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften geschaffen wurde. Neben früheren Lenkzeitregeln wurde eine Ausgangsbasis für die Durchsetzung festgelegt. Diese waren jedoch anfällig für Fehler.

Eine große Verbesserung wurde durch die Einführung von digitalen Fahrtenschreibern erzielt, die ab 2006 in neuen Fahrzeugen erforderlich waren. Sie verbesserten die Datenintegrität und die einheitliche Durchsetzung in allen Mitgliedstaaten, wobei die Umstellung mit **Verordnung (EU) Nr. 165/2014** konsolidiert wurde.

Parallel dazu harmonisierte die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 die Regeln für die Lenkzeit, Pausen und die Ruhezeiten. Ihre erklärten Ziele waren die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Fahrer, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs im europäischen Transportsektor. Diese Regeln sind seither der Eckpfeiler der betrieblichen Compliance für Lkw-Fuhrparks.

Die nächste Phase kam mit dem Mobilitätspaket I, insbesondere der **Verordnung (EU) 2020/1054**. Damit wurden intelligente Tachographen mit GNSS-Tracking (Global Navigation Satellite System) und der Möglichkeit zur remoten Durchsetzung eingeführt, strengere Regeln für Pausen und Rückkehr zum Depot festgelegt sowie die grenzüberschreitende Durchsetzung verbessert.

Last-Mile-Betreiber sind von der Ausweitung des regulatorischen Geltungsbereichs, der eine lange bestehende Lücke schließen soll, besonders betroffen. LCVs, die internationale Transporte tätigen, lagen bisher außerhalb des umfassenden regulatorischen Rahmens für Lkw, obwohl sie zunehmend in grenzüberschreitenden Liefernetzen eingesetzt werden. Dies hat sowohl zu Durchsetzungsproblemen als auch zu einem Wettbewerbsungleichgewicht geführt. Ab 1. Juli 2026 gelten die Regeln für Tachographen und Lenkzeiten auch für Fahrzeuge mit einem maximal zulässigen Gewicht über 2,5 Tonnen, die für internationale Transporte oder Kabotagebeförderungen verwendet werden. Das erfordert die Installation von intelligenten Tachographen der zweiten Generation (G2V2).

Dies ist der Beginn eines strukturellen Wandels. Grenzüberschreitende Transporterfahrten, die bisher häufig nur mit begrenzter formeller Aufsicht durchgeführt wurden, fallen nun unter den gleichen Compliance-Rahmen wie schwerere Fahrzeuge. Durch die Erweiterung der Tachographenregeln auf LCVs ermöglicht die EU eine konsequentere Durchsetzung, einen fairen Wettbewerb und vollständige Transparenz der Arbeitsbedingungen auf dem gesamten grenzüberschreitenden Logistikmarkt.



# Fahrzeuge und Routen, die von der neuen Gesetzgebung betroffen sind

Mit dem neuen erweiterten Umfang der EU-Gesetzgebung zu Lenkzeiten und Tachographen besteht der entscheidende Faktor aus einer Kombination aus Fahrzeugtyp und Fahrzeugnutzung. Dieser Abschnitt bietet einen klaren, praktischen Rahmen, mit dem Sie leichter erkennen können, welche Fahrzeuge und Routen in den Geltungsbereich fallen. So können Sie zuversichtlich einschätzen, inwieweit Sie betroffen sind und versehentliche Verstöße vermeiden.

## Sind Ihre Fahrzeuge betroffen?

Ihre LCVs SIND betroffen, wenn Folgendes zutrifft:	Ihre LCVs sind NICHT betroffen, wenn Folgendes zutrifft:
<input checked="" type="checkbox"/> Das maximal zulässige Fahrzeuggewicht beträgt mehr als 2,5 Tonnen UND	<input type="checkbox"/> Das maximal zulässige Fahrzeuggewicht beträgt 2,5 Tonnen oder weniger ODER
<input checked="" type="checkbox"/> Das Fahrzeug nimmt den gewerblichen Transport von Waren über EU-Grenzen hinweg oder in die EU vor. ODER	<input type="checkbox"/> Das Fahrzeug wird ausschließlich in einem einzigen Land betrieben ODER
<input checked="" type="checkbox"/> Das Fahrzeug führt Kabotagebeförderungen durch (liefert Waren im Inland in ein anderes EU-Land).	<input type="checkbox"/> Sie arbeiten ausschließlich und wirklich auf eigene Rechnung
<input checked="" type="checkbox"/> Das Fahrzeug wird sowohl auf nationalen als auch auf internationalen Routen eingesetzt, da es in den Geltungsbereich fällt, wenn es für internationale Transporte oder Kabotagebeförderungen eingesetzt wird. Diese Fahrzeuge müssen mit einem G2V2-Tachographen ausgestattet sein, um die Einhaltung der internationalen Vorschriften auf den Routen sicherzustellen.	

## Überlegungen für Fuhrparks im Vereinigten Königreich

Während die EU-Vorschriften im Vereinigten Königreich nicht mehr bindend sind, müssen alle im Vereinigten Königreich zugelassenen Fahrzeuge, die für den gewerblichen Transport oder Kabotagebeförderungen in die EU fahren, die neuen EU-Anforderungen für Tachographen erfüllen, während sie dort betrieben werden.

In der Praxis bedeutet das, dass ein britischer Lieferwagen, der Waren von Dover nach Paris bringt, für den europäischen Teil der Fahrt in den Geltungsbereich fällt. Ein britischer Lieferwagen hingegen, der Waren von Manchester nach Birmingham bringt, fällt nicht in den Geltungsbereich und unterliegt stattdessen den britischen Lenkzeitregeln.

# Aufschlüsselung nach Ländern

## EU-Mitgliedstaaten

Land	Durchsetzungsstelle	Mögliche Geldstrafen ab Juli 2026
Belgien	DG Controle / Föderaler öffentlicher Dienst Mobilität	Bis zu 80.000 EUR für schwere Verstöße und/oder Haftstrafen von bis zu 6 Monaten.
Bulgarien	IA Avtomobilna Administratsiya	Bis ca. 1.500 EUR pro Verstoß.
Dänemark	Fardselsstyrelsen	Bis zu 12.000 DKK für schwere Verstöße gegen das Unternehmen (ca. EUR 1.600) und bis zu 6.000 DKK für den Fahrer (ca. 800 EUR).
Deutschland	BAG – Bundesamt für Güterverkehr	Bis zu 30.000 EUR bei schweren Verstößen.
Estland	Transpordiamet	Bis zu 1.200 EUR bzw. Festnahme des Fahrers bei schweren Verstößen, plus bis zu 16.000 EUR für eine juristische Person.
Finnland	Traficom	Tagessatzsystem, das sich am Gehalt des Fahrers orientiert, 18 Tagessätze zu maximal 25 EUR.
Frankreich	DREAL – Regionalbehörden + Gendarmerie	Bis zu 30.000 EUR für schwerwiegende Verstöße plus ein Jahr Haftstrafe.
Griechenland	YPAA – Ministerium für Infrastruktur und Verkehr	Bei schweren Verstößen bis zu 3.000 EUR für das Unternehmen und bis zu 1.000 EUR für den Fahrer.
Irland	RSA – Road Safety Authority	Die Geldstrafen sind nicht bekannt, sollten aber dem europäischen Durchschnitt entsprechen.
Italien	MIT – Ministero delle Infrastruttur + Polizia Stradale	Die Geldstrafen sind nicht bekannt, sollten aber dem europäischen Durchschnitt entsprechen.

Land	Durchsetzungsstelle	Mögliche Geldstrafen ab Juli 2026
Kroatien	Ministerium für Verkehr, Schifffahrt und Infrastruktur	Bei schweren Verstößen bis zu 40.000 EUR für das Unternehmen, plus Strafen für Fahrer und verantwortliche Person.
Lettland	CSDD – Celu satiksmes drošības direkcija	Bei schweren Verstößen bis zu 1.400 EUR und bis zu 280 Strafpunkte für das Unternehmen, plus bis zu 570 EUR und bis zu 114 Strafpunkte für den Fahrer
Litauen	VI Transporto kompetenciju agentura	Bis zu 2.000 EUR bei schweren Verstößen.
Luxemburg	Administration des transports	Bis zu 25.000 EUR bei schweren Verstößen und/oder Freiheitsstrafen von bis zu 5 Jahren.
Niederlande	ILT – Inspectie Leefomgeving en Transport	Geldstrafen von bis zu 13.375 EUR für schwerwiegende Verstöße. Fahrerbußgelder von bis zu 1.500 EUR.
Österreich	Bundesministerium für Klimaschutz + Polizei	Bis zu 5.000 EUR bei schweren Verstößen.
Polen	ITD – Inspekcja Transportu Drogowego	Für schwere Verstöße können bis zu 12.000 PLN (ca. 2.800 EUR) verhängt werden.
Portugal	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes	Bis zu 79.560 EUR bei schweren Verstößen.
Rumänien	ARR – Autoritatea Rutiera Romana	Die Geldstrafen sind nicht bekannt, sollten aber dem europäischen Durchschnitt entsprechen.
Schweden	Transportstyrelsen	Administrative Sanktionsgebühren von bis zu 20.000 SEK für schwere Verstöße (ca. 1.900 EUR), zuzüglich strafrechtliche Sanktionen, u. a. Festnahme einer natürlichen Person.
Slowakei	Staatsverwaltung für Straßenverkehr	Bis zu 16.596 EUR für schwerwiegende Verstöße gegen das Unternehmen sowie bis zu 330 EUR für den Fahrer.
Slowenien	Agentur für Verkehrssicherheit	Bis zu 12.000 EUR an das Transportunternehmen, 6.000 EUR für den Transportmanager und 5.000 EUR an den Fahrer für schwerwiegende Verstöße.

Land	Durchsetzungsstelle	Mögliche Geldstrafen ab Juli 2026
Spanien	Ministerium für Verkehr / Nachhaltige Mobilität	Bis zu 6.000 EUR bei schweren Verstößen.
Tschechische Republik	Celni sprava + Policie CR	Bis zu 350.000 CZK bei schweren Verstößen für Unternehmen (ca. 14.000 EUR) plus bis zu 4 Jahre Haftstrafe für den Fahrer und Berufsfahrverbot oder Lizenzentzug.
Ungarn	ITM – Innovacios es Technologiai Miniszterium	Bis zu 400.000 HUF bei schweren Verstößen (ca. 1.100 EUR).

## Wichtige Nicht-EU-Länder

Land	Status	1. Juli 2026 – Relevanz
Norwegen	EFTA- und EWR-Mitglieder – nicht EU	Als Mitglied des EWR und der EFTA hat Norwegen EU-Transportbestimmungen eingeführt, einschließlich des Mobilitätspakets I.  LCVs mit einem Gewicht von 2,5-3,5 Tonnen, die internationale Transporte in die EU durchführen, müssen ab dem 1. Juli 2026 die EU-Vorschriften einhalten.
Schweiz	Mitglied der EFTA, bilaterale Vereinbarungen mit der EU	Die Schweiz hat mit der EU ein bilaterales Mobilitätspaket unterzeichnet.  Es wird erwartet, dass leichte Nutzfahrzeuge mit einem Gewicht von 2,5 bis 3,5 Tonnen, die den internationalen Transport in der EU abschließen, ab dem 1. Juli 2026 den EU-Vorschriften entsprechen.
Türkei	EU-Kandidat, derzeit nicht im Geltungsbereich	Die EU-Vorschriften gelten auf der EU-Seite der Grenze, sobald Fahrzeuge in einen EU-Mitgliedstaat eintreten.
Vereinigtes Königreich	Außerhalb der EU nach dem Brexit	Das Vereinigte Königreich ist nicht an die EU-Verordnung 2020/1054 gebunden. Allerdings müssen britische Fahrzeuge, die in der EU betrieben werden, auf EU-Gebiet den Tachographen-Vorschriften entsprechen.  Irische Betreiber, die mit der Fähre nach Großbritannien und dann durch Wales/England fahren, bevor sie die Fähre/den Kanaltunnel auf das europäische Festland nehmen, müssen während der gesamten Fahrt die EU-Vorschriften für Tachographen einhalten, einschließlich der Etappe durch GB.

# Wichtige Compliance-Anforderungen

Alle LCVs mit einem maximal zulässigen Gewicht von über 2,5 Tonnen, die im internationalen Transport oder bei Kabotagebeförderungen eingesetzt werden, müssen ab 1. Juli 2026 mit G2V2-Tachographen ausgestattet sein. Alle Fahrer müssen in der korrekten Verwendung des Tachographen und ihrer Fahrerkarten sowie in der Anwendung der EU-Verordnung zur Lenkzeit geschult werden. Außerdem müssen Betreiber robuste Prozesse für die Datenerfassung, den Download und das laufende Compliance-Management implementieren.

Diese Anforderungen liegen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die die Grenzen von Fahrzeit, Pausen und Ruhezeiten wie folgt definiert:



## Tagesfahrlimit

Fahrer können bis zu 9 Stunden pro Tag fahren. Dies kann auf maximal 10 Stunden verlängert werden, höchstens zweimal pro Woche.



## Wöchentliche Lenkzeitgrenze

Fahrer dürfen in einer Woche nicht mehr als 56 Stunden fahren oder innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen nicht mehr als 90 Stunden. Das bedeutet, dass bei Erreichen der maximalen Fahrstunden in einer Woche die Lenkzeit in der Folgewoche auf nur 34 Stunden reduziert werden muss.



## Pausenzeiten

Nach 4,5 Stunden Fahrt muss eine Pause von mindestens 45 Minuten gemacht werden. Sie kann als ein kontinuierlicher Zeitraum oder in zwei Teilen (mindestens 15 Minuten, gefolgt von mindestens 30 Minuten) erfolgen.



## Ruhezeiten

Ruhezeiten sind die Zeiträume, die vollständig von jeglicher Arbeit entfernt verbracht werden. Sie schließen daher nicht nur die Zeit aus, in der gefahren wird, sondern auch Pausen oder Zeiten, in denen „andere Arbeiten“ verrichtet werden, wie auf dem Tachographen des Fahrers angegeben. Die EU-Vorschriften legen sowohl tägliche als auch wöchentliche Ruhezeiten fest.



## Tägliche Ruhezeiten

**Normal:** Mindestens 11 Stunden ununterbrochener Ruhepause pro Tag. Dies kann in mindestens 3 Stunden aufgeteilt werden, gefolgt von mindestens 9 Stunden ununterbrochener Ruhe. **Reduziert:** Mindestens 9 Stunden unter zulässigen Bedingungen.



## Wöchentliche Ruhezeiten

**Normal:** Mindestens 45 Stunden ununterbrochene Ruhezeit pro Woche. **Reduziert:** Mindestens 24 Stunden, vorbehaltlich der zu einem späteren Zeitpunkt erforderlichen Ausgleichsruhezeit.



## Datenmanagement

Die Daten der Fahrerkarten müssen mindestens alle 28 Tage und die Daten der Fahrzeugeinheiten mindestens alle 90 Tage heruntergeladen werden. Aufzeichnungen müssen mindestens 12 Monate aufbewahrt werden. Bei Kontrollen unterwegs müssen Fahrer in der Lage sein, Aufzeichnungen für die letzten 56 Tage vorzuweisen.

In der Praxis hängt die Compliance nicht nur vom Verhalten des Fahrers ab, sondern auch von der Integrität der Fuhrparksysteme, die zur Erfassung, Speicherung und Prüfung von Tachographendaten verwendet werden.



## Kosten und Zeitrahmen für Compliance

Fuhrparks sollten ca. 1.000–1.600 EUR (870 bis 1.390 GBP) pro Fahrzeug für die Einhaltung von Vorschriften veranschlagen. Die Kosten umfassen:

Komponente/Dienst	Geschätzte Kosten
G2V2-Tachographeneinheit	700 bis 1.200 EUR
Installation und Kalibrierung	200 bis 400 EUR
Fahrer-Tachographenkarte (pro Fahrer)	Ungefähr 60 €
Tachographenkarte für Unternehmen	Ca. 100 EUR (gültig für 5 Jahre)

Bei einem Fuhrpark mit zehn LCVs und fünfzehn Fahrern sind Vorabkosten von 11.000–17.000 EUR (9.600–14.800 GBP) sowie laufende Kosten für Schulungen, Datenverwaltung und Kartenverlängerungen zu erwarten.

## Was Sie jetzt tun sollten: Ein 2-Monats-Countdown

Da der Termin am 1. Juli 2026 nur zwei Monate entfernt liegt, steht Last-Mile-Fuhrparks nur ein sehr kleines Zeitfenster zur Verfügung, in dem sie sicherstellen müssen, dass sie über ein voll funktionsfähiges Tachographensystem für den grenzüberschreitenden Betrieb verfügen. Die Werkstattkapazität für Nachrüstungen mit G2V2-Einheiten ist begrenzt, und die Beantragung von Fahrerkarten kann Wochen dauern.

Fahrer müssen ausreichend geschult werden, um mit der Verwendung ihrer Tachographeneinheiten vertraut zu werden und die Anforderungen an Lenkzeiten und Pausen genau zu verstehen, damit sie nicht versehentlich Verstöße und mögliche Bußgelder riskieren.

Ein Beispiel für einen Zeitrahmen könnte wie folgt aussehen:

### Mai 2026

Prüfung, Installation und Schulung

- Prüfen Sie Ihren Fuhrpark, um Routen und Fahrzeuge zu identifizieren, die in den Geltungsbereich fallen, und buchen Sie Werkstattzeit für Installationen.
- Schließen Sie die Installation der Tachographen in Ihrem gesamten Fuhrpark ab.
- Führen Sie Fahrerschulungen zum Tachographenbetrieb und zu den Lenkzeitregeln durch.
- Richten Sie die Verfahren zum Herunterladen und Archivieren von Daten ein.
- Aktualisieren Sie Planungsprozesse, um obligatorische Pausen zu berücksichtigen.

### Juni 2026

Testen, letzte Überprüfungen

- Führen Sie Pilotprojekte mit neuen Tachographen durch.
- Testen Sie Remote-Download- und
- Identifizieren und lösen Sie Probleme vor Ablauf der Frist.
- Überprüfen Sie, ob die Datenspeicherung ausreicht, um bei einer Kontrolle wie verlangt Daten für 56 Tage vorzuweisen.
- Informieren Sie Kunden über alle Änderungen des Lieferfensters.

### 1. Juli 2026

Durchsetzung beginnt

- Stellen Sie sicher, dass eine kontinuierliche Compliance-Überwachung durchgeführt wird.
- Führen Sie bei Bedarf Auffrischungsschulungen durch.



## Erkenntnisse aus der Umsetzung des Lkw-Systems

Als die G2V2-Tachographen 2019 für neue Lkw obligatorisch wurden, hatten Fuhrparks, die den Wechsel am effektivsten vollzogen, einen gemeinsamen Ansatz.

Sie betrachteten Compliance als eine operative Disziplin, nicht nur als eine Beschaffungsmaßnahme. Die Installation von Hardware ist unkompliziert. Die größere Herausforderung besteht in der Neugestaltung von Zeitplänen, der Schulung von Fahrern und der Integration der Compliance in den täglichen Betrieb. Für Last-Mile-Betreiber, für die dynamische Routen und hoher Zeitdruck charakteristisch sind, ist diese Umstellung besonders wichtig.

Sie haben in Remote-Download-Funktionen investiert, um die Sichtbarkeit der Lenkzeiten zu verbessern. Die manuelle Erfassung von Tachographendaten aus Fahrzeugen ist zeitaufwendig, fehleranfällig und darauf angewiesen, dass Fahrer und Fahrzeuge regelmäßig zum Depot zurückkehren. Im Gegensatz dazu ermöglicht der Remote-Download eine Kontrolle nahezu in Echtzeit, sodass Betreiber potenzielle Verstöße identifizieren und beheben können, bevor sie eskalieren. Das schafft eine stärkere Compliance-Kultur und reduziert gleichzeitig den Verwaltungsaufwand.

Und schließlich haben führende Fuhrparks Tachographendaten in umfassendere Erkenntnisse zum Fuhrparkmanagement integriert, anstatt sie als eigenständige Compliance-Anforderung zu behandeln. Diese Integration ermöglichte es ihnen, über das Vermeiden von Risiken hinauszugehen und die Daten zu nutzen, um die Routenplanung, die Ressourcenzuweisung und die betriebliche Resilienz zu verbessern.

Für Last-Mile-LCV-Fuhrparks, die ab 2026 in den Geltungsbereich fallen, sind diese Lektionen direkt übertragbar.

# Die Chance

Die neuen Vorschriften mögen zunächst belastend wirken, bieten aber eine klare Chance für Betreiber, die einen strukturierten Ansatz verfolgen. Mit den erweiterten G2V2-Tachographendaten erhalten LCV-Fuhrparkmanager, die grenzüberschreitenden Transport oder Kabotagebeförderungen durchführen, Zugang zu verifizierten, standardisierten Daten zu Lenkzeit, Pausenzeiten und Grenzüberschreitungen – Fähigkeiten, die bei Lkw-Fuhrparks schon lange etabliert sind. Diese Daten haben einen Wert, der weit über die Compliance hinausgeht:



## Das Wohlbefinden der Fahrer wird messbar

Anstatt sich auf die Angaben der Fahrer selbst zu verlassen, erhalten Betreiber objektive Einblicke in Fahrmuster und Arbeitslast. Die Einhaltung der Regeln für die Arbeitszeiten von Fahrern soll das Risiko von Ermüdung, einem anerkannten Faktor bei Verkehrsunfällen, verringern und so die Sicherheit sowohl für Fahrer als auch für andere Verkehrsteilnehmer verbessern.



## Die Einhaltung von Kunden-SLAs verbessert sich

Durch bessere Sichtbarkeit der gesetzlich zulässigen Lenkzeit können Lieferzusagen besser eingehalten werden. Im Last-Mile-Betrieb, wo enge Lieferfenster und dynamische Routenführung üblich sind, ermöglicht das eine realistischere Planung, die sich an den gesetzlichen Einschränkungen für den Fahrer orientiert.



## Gespräche mit Versicherungen entwickeln sich weiter

Die konsequente Einhaltung von Vorschriften und die Möglichkeit, die Fahreraktivität zu überwachen, unterstützen ein evidenzbasiertes Gespräch mit Versicherern. Einige Versicherer bieten bereits bevorzugte Konditionen für Fuhrparks mit Telematik- und Tachographenintegration an.



## Die Betriebseffizienz wird verbessert

Korrekte Einblicke in den Fahrzeugstandort und die Verfügbarkeit des Fahrers unterstützen eine effektivere Disposition. Im grenzüberschreitenden Last-Mile-Betrieb kann das die Anzahl von leeren Kilometern reduzieren, die Auslastung verbessern und die Netzeffizienz insgesamt steigern.

# Wie Geotab hilft

Die digitale Tachographenlösung von Geotab ermöglicht es Last-Mile-Fuhrparks, die neuen EU-Anforderungen zu erfüllen und gleichzeitig die Kontrolle über die Fahrzeiten und die Betriebsplanung zu behalten. Die Daten von Fahrerkarten und Fahrzeugeinheiten können zu einem festgelegten Zeitpunkt aus der Ferne heruntergeladen werden, sodass die Compliance mit Lenkzeiten zentral überwacht werden kann. Warnhinweise nahezu in Echtzeit weisen auf potenzielle Verstöße hin, bevor sie zu Verstößen eskalieren, was ein proaktives Compliance-Management unterstützt.

Tachographendaten werden direkt vom Fahrzeug erfasst und auf der MyGeotab-Plattform dargestellt, wodurch eine einheitliche Ansicht sowohl von Lkw- als auch von LCV-Fuhrparks ermöglicht wird. Dadurch erhalten Sie ein einziges System für Inspektionen, Prüfungen und Antworten auf Anfragen von Vollstreckungsbehörden. Die Daten lassen sich in MyGeotab außerdem in Informationen zu Kraftstoffverbrauch, Sicherheit und Videotelematik integrieren, sodass Betreiber Risiken reduzieren, Sicherheitsergebnisse verbessern und die Betriebseffizienz in immer komplexeren Last-Mile-Netzen verbessern können.

## Fazit

Das Zeitfenster für die Compliance mit der erweiterten Gesetzgebung für Tachographen schließt sich demnächst. Betreiber von Last-Mile-Fuhrparks mit grenzübergreifenden LCV-Aktivitäten in der EMEA-Region sollten sich nun darauf vorbereiten, damit alle betroffenen Fahrzeuge ab 1. Juli 2026 mit G2V2-Tachographen ausgestattet sind und Fahrer und Betriebsteams in der Anwendung der EU-Regeln für Lenkzeiten geschult werden.

Für Fuhrparks, die in mehreren Ländern tätig sind, wird eine manuelle Erfassung und Verwaltung von Tachographendaten im nötigen Maßstab kaum nachhaltig sein. Da sich die regulatorischen Anforderungen auf LCV-Betriebe ausweiten, gehen viele Betreiber zu zentralisierten, systemorientierten Ansätzen über.

Die digitale Tachographenlösung von Geotab unterstützt diese Umstellung, indem sie eine einheitliche Ansicht für Fahreraktivitäten und Compliance bietet. Durch die Integration von Tachographendaten in umfassendere Flotteneinblicke können Betreiber über die einfache Compliance hinausgehen und die Kontrolle über Sicherheit, Effizienz und Betriebsleistung verbessern.



Um herauszufinden, wie dies in Ihrem Betrieb angewendet werden kann, buchen Sie eine Demo [geotab.com/de](https://geotab.com/de) oder wenden Sie sich noch heute an unser [EMEA-Team](#).

GEO TAB®

[in](#) [x](#) [f](#) [▶](#) | [geotab.com/de](https://geotab.com/de)