

Welche Änderung ist betroffen/Vorschrift	Umsetzung im nationalen Recht	Sachstand aktuell	Rechtsfolge für Unternehmer
<p>Verbot der Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug - Artikel 8 Absatz 8 VO (EG) Nr. 561/2006</p>	<p>Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift</p>	<p>Derzeit nicht umgesetzt: In § 8a Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 2 Nr. 1 FPersG fehlt der Bezug zu Artikel 8 Absatz 8 der VO (EG) Nr. 561/2006. Zudem enthält § 8a FPersG lediglich eine statische Verweisung auf die VO (EG) Nr. 561/2006 in der derzeit nicht mehr aktuellen Fassung.</p>	<p>Ahndung ist – wenn überhaupt (siehe statische Verweisung) - nur möglich über den Artikel 8 Absatz 6 der VO (EG) Nr. 561/2006, der derzeit gemäß § 8a FPersG geahndet wird.</p> <p>→ Hier lohnt ein Einspruchsverfahren, mögliche Verstöße gegen den Bestimmtheitsgrundsatz</p>
<p>Eingabe des Landessymbols bei der Überquerung der Grenze beim ersten geeigneten Halteplatz an oder nach der Grenze - Artikel 2 Nr. 11 VO (EU) Nr. 2020/1054 zur Änderung des Artikel 34 VO (EU) Nr. 165/2014</p> <p>Pflicht seit 2.2.2022</p> <p>Bei Tachoscheiben bereits Pflicht seit 20.8.2020!</p>	<p>Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift</p>	<p>Derzeit nicht umgesetzt: Der Bezug zum neuen Artikel 34 Absatz 7 2.UA der VO (EU) Nr. 165/2014 fehlt in § 23 FPersV, da dort ausdrücklich nur der Bezug zu Artikel 7 Unterabsatz 1 Satz 1 besteht (§ 23 Absatz 2 Nr.12FPersV).</p>	<p>Die Ahndung erfolgt nur über den allgemeinen Tatbestand nach § 23 Absatz 1 Nr. 2 bzw. Absatz 2 Nr. 2 FPersV über die „ordnungsgemäße Benutzung des Fahrtenschreibers“.</p>
<p>Artikel 12 Absätze 2 bis 5 VO (EG) Nr. 561/2006</p>	<p>Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift</p>	<p>Derzeit nicht umgesetzt: In § 8a Absatz 2 Nr. 3 FPersG fehlt der Bezug zu Artikel 12 Absätze 2 bis 5 VO (EG) Nr. 561/2006. Zudem enthält § 8a FPersG lediglich eine statische Verweisung auf die VO (EG) Nr. 561/2006 in der</p>	<p>Eine Ahndung ist nur möglich, sofern ein Abweichungsgrund nicht vorliegt und damit eine nicht gerechtfertigte Überschreitung der Lenk- oder Arbeitszeit vorliegt.</p>

		derzeit nicht mehr aktuellen Fassung.	
<p>Fahrer im grenzüberschreitenden Güterverkehr, die bis zu 4 Wochen im Ausland tätig sind, können in dieser Zeit zwei aufeinanderfolgende Wochenruhezeiten einlegen</p> <p>Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 3 VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 8 Abs. 6b Satz 2 VO (EG) Nr. 561/2006</p>	Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift	<p>Derzeit nicht umgesetzt.</p> <p>§ 8a verweist zwar auf Artikel 8 Absatz 6, jedoch in der bisherigen Fassung nach der statischen Verweisung auf die nicht mehr aktuelle VO aus dem Jahr 2006. FPersG wurde aufgrund der Neurungen in Artikel 8 Absatz 6 bisher nicht angepasst.</p>	<p>Wird derzeit – trotz statischem Verweis (s.o.) – nach Auffassung der Kontrollbehörden nach § 8a Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 2 Nr. 1 FPersG geahndet.</p> <p>→ Hier lohnt ein Einspruchsverfahren, mögliche Verstöße gegen den Bestimmtheitsgrundsatz</p>
<p>Organisatorische Pflicht zur Ermöglichung der Rückkehr des Fahrers</p> <p>Artikel 8 Absatz 8a VO (EG) Nr. 561/2006</p>	Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift	<p>Derzeit nicht umgesetzt</p>	<p>Keine Ahndung möglich aufgrund fehlender Bußgeldnorm – Überprüfung nur bei Betriebskontrollen (im Niederlassungsstaat des Unternehmens) möglich. Hinweis: Die konkrete Rückkehr<u>pflicht</u> des Fahrers gibt es nicht, sondern nur ein Rückkehr<u>recht</u> des Fahrers</p>
<p>Neue Entsendevorschriften nach Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 Pflicht seit 2.2.2022</p>	Umsetzung in nationales Recht und Bußgeldvorschriften	<p>Derzeit (noch) nicht umgesetzt</p>	<p>Referentenentwurf des BMAS zur Umsetzung in der finalen Ressortabstimmung liegt seit Mitte Februar 2023 vor</p>
<p>Verpflichtende „Abkühlphase“ von 4 Tagen eingehalten nach Ausschöpfen des Kabotagekontingents - Artikel 8 Absatz 2a der VO (EG) Nr. 1072/2009 geändert durch Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe a der VO (EU) 2020/1055</p>	Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift	<p>Derzeit nicht umgesetzt im GüKG.</p> <p>§ 19 Absatz 2a GüKG ist zu ergänzen.</p>	<p>Umsetzung in der nächsten GüKG-Änderung, vsl. 2023 – derzeit kein Datum bekannt.</p> <p>Folge: kein Bußgeldverfahren möglich bei Verstößen gegen die „Abkühlphasenvorschrift“ in Deutschland</p> <p>→ es lohnt ein Einspruchsverfahren</p>

<p>Lizenzpflicht für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr über 2,5 t zGM– Änderung des Artikel 1 Absatz 5 der VO (EG) Nr. 1072/2009 durch Artikel 2 Nr. 1 der VO (EU) 2020/1055.</p>	<p>Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift</p>	<p>Nach Auffassung der Kontrollbehörden umgesetzt in § 19 Absatz 2 Nr. 1 GüKG.</p>	<p>Der Verweis auf die VO (EG) Nr. 1072/2009 ist statisch und damit umfasst sie nicht die neuen Änderungen. Zudem besteht kein Gleichklang mit dem Anwendungsbereich des GüKG als solchem, das vom Grundsatz her nur für Fahrzeuge über 3,5 t zGM eröffnet ist.</p>
<p>Rückkehrpflicht des Fahrzeugs nach 8 Wochen - Artikel 5 Absatz 1 b) der VO (EG) Nr. 1071/2009 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 der VO (EU) Nr. 2020/1055.</p>	<p>Umsetzung in einer Bußgeldvorschrift</p>	<p>Derzeit nicht umgesetzt</p>	<p>Nach Auffassung der Behörden in Deutschland bzw. der EU-Kommission sind Verstöße nur im Niederlassungsstaat ahndbar. Dem ist zu widersprechen, denn die Rückkehrpflicht ist im Grunde verwaltungsrechtlich eine Auflage zur Lizenz. Eine vollziehbare Auflage <u>könnte jedoch bei entsprechender Gesetzesgestaltung</u> geahndet werden, wenn der Verstoß in Deutschland festgestellt wird. Frankreich praktiziert dies bereits. Eine entsprechende Regelung in Deutschland existiert z.B. bei einem Auflagenverstoß zur Erlaubnis (§ 19 Absatz 1 Nr. 1c GüKG).</p>

Zusätzliche Änderungen:

1. Weitere Ausnahmen in allen EU-Ländern nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006:

Die Handwerkerregelung wird um die **Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern erweitert**.

Ebenso als Ausnahme gilt (allerdings **erst ab 01.07.2026**) der grenzüberschreitende Werkverkehr zur Güterbeförderung mit Fahrzeugen zwischen mehr als 2,5 und maximal 3,5t zGM, wobei die Haupttätigkeit des Fahrers nicht das Lenken sein darf.

2. Ausnahmen, die von den EU-Mitgliedstaaten optional im nationalen Recht umgesetzt **werden können**:

- Fahrzeuge zur Lieferung von **Transportbeton** (VO (EG) Nr. 561/2006 Artikel 13 Buchstabe r)
- Beförderung von **Baumaschinen** für Bauunternehmen im Umkreis von 100 km Luftlinie um den Unternehmensstandort, wenn das Lenken nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist (VO (EG) Nr. 561/2006 Artikel 13 Buchstabe q)
- Inselverkehr: Erweiterung auf vom Rest des Hoheitsgebietes isolierte Binnengebiete (VO (EG) Nr. 561/2006 Artikel 13 Buchstabe e)

→ **Sämtliche optionale Ausnahmemöglichkeiten nach Artikel 13 der VO (EG) Nr. 561/2006 sind in Deutschland aktuell nicht umgesetzt. Derzeit ist nicht klar, ob Deutschland eine Überführung ins nationale Recht vornehmen wird.**

3. Die Möglichkeit, im nationalen Recht festzulegen, dass bei grenzüberschreitenden kombinierten Beförderungen der im Inland erbrachte Vor- und Nachlauf auf der Straße **nicht** mehr als Teil des grenzüberschreitenden Transports, **sondern als Kabotage anzusehen** ist – Abweichung von Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG. In diesem Fall kann für derartige Zu- und Ablaufverkehre von den Mitgliedsstaaten ein längerer als der vorgesehene Zeitraum von 7 Tagen (Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) und ein kürzerer als der vorgesehene Zeitraum von 4 Tagen (Artikel 8 Absatz 2a der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) vorgesehen werden.

Diese Änderung ergibt sich aufgrund von Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 2020/1055 zur Ergänzung des Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 durch einen neuen Absatz 7.

→ **Diese Möglichkeit ist in Deutschland derzeit im nationalen Recht nicht umgesetzt und es ist auch nicht bekannt, ob hiervon noch Gebrauch gemacht werden soll.**