Tachograph-Pflicht für Transporter ab 2,5 t

Mobilitätspaket der EU · in Kraft seit 1. Juli 2026 · Praxisleitfaden für Fuhrparks und Handwerksbetriebe

Was auf einen Blick gilt

Transporter mit einer **zulässigen Höchstmasse einschließlich Anhänger über 2,5 t** brauchen seit dem 1. Juli 2026 einen intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation (G2V2) und eine Fahrerkarte je Fahrer – sobald sie gewerblich im **grenzüberschreitenden Güterverkehr** oder in der **Kabotage** eingesetzt werden. Es gelten dann dieselben Lenk- und Ruhezeiten wie beim 40-Tonner (VO (EG) 561/2006). Rein nationale Fahrten bleiben außen vor.

Kontrolliert wird seit dem Stichtag — am Straßenrand durch Polizei und BALM, im Betrieb durch das BALM.

Betrifft das Ihren Betrieb?

Drei Fragen, drei Antworten:

1. **Fahren Sie gewerblich über die Grenze?** Schon ein gelegentlicher Grenzübertritt reicht aus. Reiner Transit durch Deutschland zählt nach Auffassung des BALM nicht als grenzüberschreitend, wenn Be- und Entladestelle im selben anderen Mitgliedstaat liegen.
2. **Wie schwer ist die Kombination?** Maßgeblich ist die zulässige Höchstmasse **einschließlich Anhänger** – ein 2,4-Tonner mit 750-kg-Anhänger kommt auf 3,15 t und ist pflichtig. Es zählt die zulässige Masse laut Fahrzeugschein, nicht die tatsächliche Ladung.
3. **Fahren Sie Güter?** Die Pflicht trifft den gewerblichen Güterverkehr. Werkverkehr kann unter engen Bedingungen ausgenommen sein (siehe nächster Abschnitt).

Zwei Ausnahmen – und warum sie enger sind, als viele hoffen

Werkverkehr (Art. 3 lit. ha VO 561/2006)

Fahrzeuge über 2,5 bis 3,5 t sind ausgenommen, wenn **beide** Bedingungen gelten: (1) die Beförderung erfolgt im Werkverkehr (eigene Güter, nicht fremde), und (2) das Fahren ist **nicht die Haupttätigkeit des Fahrers**. Wer eigens einen Fahrer einstellt, fällt heraus – für den ist das Fahren Haupttätigkeit.

Handwerker-Ausnahme (Art. 3 lit. aa VO 561/2006)

Gilt für Fahrten mit Werkzeugen, Baumaterial oder Ausrüstung des eigenen Betriebs **im Umkreis von 100 km** um den Betriebssitz, wenn das Fahren nicht die Haupttätigkeit ist. 100,1 km Luftlinie – Ausnahme weg.

Eine behördliche Bescheinigung gibt es für beide Ausnahmen nicht. Bei einer Kontrolle liegt die Beweislast beim Unternehmen – Routenbelege, Lieferscheine, Projektunterlagen sind dann der Nachweis.

Welche Regeln gelten für pflichtige Transporter?

Dieselben wie für den Lkw. Es gibt keinen Transporter-Rabatt:

- maximal **9 Stunden Tageslenkzeit** (zweimal pro Woche bis 10)
- maximal **56 Stunden** je Kalenderwoche, **90 Stunden** in zwei aufeinanderfolgenden Wochen
- eine **45-minütige Fahrtunterbrechung** spätestens nach 4,5 Stunden (aufteilbar in 15 + 30 Minuten, in dieser Reihenfolge)
- mindestens **11 Stunden tägliche Ruhezeit** (zwischen zwei Wochenruhezeiten höchstens dreimal auf 9 Stunden reduziert)
- die regelmäßige **wöchentliche Ruhezeit** von mindestens 45 Stunden

Dazu kommen die Pflichten des Betriebs:

- **Fahrerkarte** auslesen – spätestens alle 28 Kalendertage (§ 2 Abs. 5 FPersV)
- **Massenspeicher** des Fahrtenschreibers auslesen – spätestens alle 90 Tage
- Originaldateien **mindestens ein Jahr** aufbewahren (Art. 33 Abs. 2 VO (EU) 165/2014); Arbeitszeitnachweise **zwei Jahre** (§ 21a Abs. 7 ArbZG)
- **Tage ohne Aufzeichnung** mit Tätigkeitsbescheinigung belegen (Urlaub, Krankheit – amtliches EU-Formblatt)

Was Verstöße kosten

Der Rahmen des Fahrpersonalgesetzes reicht bis **30.000 €** (§§ 8, 8a FPersG). Regelsätze aus dem Bußgeldkatalog Fahrpersonalrecht:

- Tageslenkzeit knapp überschritten: Fahrer ab 30,00 €, schwer bis rund 60,00 € je halbe Stunde – **Unternehmen zahlt in der Regel das Dreifache**
- Pause ausgelassen, Ruhezeit zu kurz, Daten nicht ausgelesen: jeweils eigene Ordnungswidrigkeit, Regelsätze gestaffelt
- Tachograph manipuliert: **Straftat** nach § 268 StGB (Fälschung technischer Aufzeichnungen)

Zusätzlich fließen schwere und sehr schwere Verstöße in die EU-**Risikoeinstufung** ein – ein schlechter Wert bedeutet häufigere Kontrollen und kann die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters und damit die EU-Lizenz gefährden.

Prüf-Checkliste für Ihren Fuhrpark

Gehen Sie diese fünf Fragen für jeden Transporter über 2,5 t durch. Jedes "Nein" ist Handlungsbedarf.

- Zulässige Höchstmasse der Kombination (Zugfahrzeug + Anhänger) laut Fahrzeugschein: liegt sie über 2,5 t?
- Wird das Fahrzeug gewerblich grenzüberschreitend oder in der Kabotage eingesetzt – auch nur gelegentlich?
- Ist ein intelligenter Fahrtenschreiber der zweiten Generation (G2V2) eingebaut und von einer anerkannten Werkstatt kalibriert?
- Hat jeder Fahrer eine gültige Fahrerkarte und wird sie vor Fahrtantritt gesteckt?
- Gibt es einen Prozess, der die Fahrerkarte alle 28 Tage und den Massenspeicher alle 90 Tage ausliest – und die Dateien revisionssicher archiviert?

Was Sie jetzt tun müssen

1. Fahrzeugbestand prüfen – inklusive der Kombinationen mit Anhänger
2. Fahrtenschreiber bei einer anerkannten Werkstatt einbauen lassen (Prüftermin vereinbaren)
3. Fahrerkarten rechtzeitig beantragen (Vorlauf bis zwei Wochen bei der zuständigen Stelle am Wohnort)
4. Prozess einrichten für das **fristgerechte Auslesen** – Fahrerkarte 28 Tage, Fahrzeug 90 Tage
5. Tätigkeitsbescheinigung für Tage ohne Aufzeichnung ausfüllen (amtliches EU-Formblatt)

Mit TachoDash geht es automatisch.
DDD-Dateien per Browser-Upload oder E-Mail-Ingest ab **1,99 € netto je Fahrzeug/Monat**; mit automatischem API-Abruf vom Tachographen – über die eigene GPS-Plattform proinnova.info oder die API Ihres bestehenden GPS-Anbieters – ab 39,00 € netto/Monat. Fristen laufen im Hintergrund mit, Verstöße werden in Sekunden erkannt, die Behörden-Kontrollmappe entsteht auf Knopfdruck.

30 Tage kostenlos testen – ohne Kreditkarte: tachodashboard.de

Rechtsstand: 17.10.2026. Dieser Leitfaden gibt eine praxisnahe Übersicht; er ersetzt keine Rechtsberatung im Einzelfall. Maßgeblich sind die geltenden Vorschriften (VO (EG) 561/2006, VO (EU) 165/2014, FPersG, FPersV, Bußgeldkatalog Fahrpersonalrecht) in ihrer aktuellen Fassung. Veröffentlicht von Proinnova / TachoDash, tachodashboard.de.