



Die europäische Perspektive auf Verstöße gegen Arbeits- und Verkehrsvorschriften und deren Auswirkungen auf die Vision Zero

DVR e.V.

11. Juristische Fachkonferenz

Berlin, 16.10.2025

Andreas Nägele, Europäische Kommission, GD MOVE.C2 (Sicherheit im Straßenverkehr)

Sozialgesetzgebung im Straßenverkehr

- **Richtlinie 2002/15/EG** zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben
- **Richtlinie 2006/22/EG** über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr
- **Verordnung (EG) Nr. 561/2006** zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr
- **Verordnung (EU) Nr. 165/2014** über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr

Durchsetzung der EU-Sozialvorschriften

- Seit den frühen 1970er Jahren zunächst jährliche, dann zweijährige Berichte der Kommission über die Durchführung der Sozialvorschriften
- 32. Bericht; über die Durchführung der Sozialvorschriften in den Jahren 2021 und 2022: [COM\(2024\) 405 final](#) + [SWD\(2024\) 215 final](#)
- 33. Bericht (über die Jahre 2023-24) wird derzeit vorbereitet
- Straßenkontrollen (30-50% aller überprüften Arbeitstage) und Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen (50-70% aller überprüften Arbeitstage); DE: >80% Straße
- Mindestkontrolldichte: 3% der Arbeitstage von Kraftfahrern am Steuer ihrer Fahrzeuge (wird von den meisten Mitgliedsländern eingehalten; 2021-22: Ø 4,7% (aber rückläufig); DE: 6,5% (nach 6,9% in 2019-20, 9,2% in 2017-18, 11,4% in 2015-16 und 12,0% in 2013-14)
- Anhebung auf 4% möglich, sobald mindestens 90% der kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind; 2021-22: 83% (2019-20: 74%)

Betriebskontrollen

- Betriebskontrollen sind effizienter (höhere Aufdeckungsquote) als zufällige Straßenkontrollen
- Effizienzsteigerung auch durch Risikoeinstufung: bekannte schwarze Schafe
- Einheitliche Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen EU-Vorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, durch VO 2016/403 (zuletzt geändert durch VO 2022/694) in “schwerwiegende Verstöße” (SI), “sehr schwerwiegende Verstöße” (VSI) und “schwerste Verstöße” (MSI)
- Einheitliche Berechnung der Risikoeinstufung gemäss VO 2022/695
- Unternehmen mit höherer Risikoeinstufung sind strenger und häufiger zu prüfen (gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2006/22/EG)
- Gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten über ERRU (Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen; vgl. Artikel 16 der VO 1071/2009)

Straßenkontrollen

- Fernauslese von Fahrtenschreibern bei intelligenten Fahrtenschreibern (insbesondere der zweiten Generation) möglich; Nachrüstpflicht für ältere Fahrzeuge mittlerweile abgelaufen
- Gezieltere Auswahl der zu untersuchenden Fahrzeuge / Fahrer möglich
- Mitgliedstaaten hatten bis August 2024 Zeit, die dafür notwendige Ausrüstung anzuschaffen
- Zugang zu ERRU durch Kontrollbeamte auf der Straße erlauben Überprüfung der Daten des Verkehrsunternehmens und direkte Weiterleitung von Ergebnissen (auch bei Überprüfungen ohne Beanstandungen) an Niederlassungsstaat (wichtig für Risikoeinstufung)
- Erst 10 Mitgliedsländer an neueste Version ("ERRU3"), die dies ermöglicht, angeschlossen (Fristablauf: Oktober 2024...).
- Bisherige (nicht repräsentative) Ergebnisse deuten auf einen hohen Anteil an Verstößen gegen das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrzeugkabine zu verbringen

EU-Fahrzeug-Sicherheitsverordnung 2019/2144

- Zahlreiche Fahrerassistenzsysteme in allen Neufahrzeugen vorgeschrieben, u.a.
 - Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers (VO 2021/1341) (seit Juli 2022 bei neuen Fahrzeugtypen / Juli 2024 in allen Neuzulassungen)
 - Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers (VO 2023/2590) (seit Juli 2024 / ab Juli 2026)
- Außerdem:
 - Spurhaltewarnsystem (UN VO 130)
 - hochentwickeltes Notbremsassistentensystem (UN VO 131)
 - Totwinkelassistent (UN VO 151) (seit Juli 2022 / 2024)
 - Kollisionswarnsystem für Fußgänger und Radfahrer (UN VO 159) (seit Juli 2022 / Juli 2024);
 - direkte Sicht bei schweren Nutzfahrzeugen (UN VO 167) (ab Januar 2026 / Januar 2029)

Fazit

- EU-Regeln tragen zur Vermeidung von Unfällen aufgrund von Müdigkeit oder Konzentrationsschwäche des Fahrers bei
- Einhaltung der Regeln zu den Lenk- und Ruhezeiten ist hier von essentieller Bedeutung
- Durchsetzung der Regeln wesentlich verbessert durch Umsetzung des Mobilitätspakets
- Dadurch: Verbesserung der Verkehrssicherheit erwartet
- EU verfolgt “*Safe System*” Ansatz für mehr Verkehrssicherheit: Auswirkungen menschlichen Fehlverhaltens sind abzumildern durch Abstimmung und Ineinandergreifen von Maßnahmen in verschiedenen Bereichen (Fahrverhalten, Fahrzeug, Infrastruktur,...)
- Somit weitere Annäherung an Verwirklichung der Vision Zero!

Vielen Dank!

