www.fleet.vdo.de

Leitfaden zum neuen EU-Mobilitätspaket I

Alles, was Sie über das EU-Mobilitätspaket I und seine Auswirkungen wissen müssen

VDO

Inhalt

Einführung 3

Kapitel 1 – Gesetze und rechtlicher Rahmen 6

Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten 7

Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern 8

Verordnung über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt 9

Kapitel 2 – Das EU-Mobilitätspaket I und der intelligente Tachograph 10

Kapitel 3 – Häufig gestellte Fragen zu Lenk- und Ruhezeiten im Zusammenhang mit dem EU-Mobilitätspaket I 11

Kapitel 4 – Alles, was Sie über Kabotage und die Situation der Fahrer wissen müssen 15

Kapitel 5 – Das EU-Mobilitätspaket I: Bußgelder und Verstöße 18

Kapitel 6 – Empfehlungen und Chancen 19

Einführung

Sind Sie im internationalen Güterverkehr tätig?

Wenn ja, dann wird Sie der Inhalt dieses Leitfadens bestimmt interessieren.

Sie finden darin Informationen und Hilfestellungen zur Einhaltung und Umsetzung der **neuen Vorschriften** sowie alles, was man über das im **Juli 2020** verabschiedete **EU-Mobilitätspaket I** wissen muss.

Was sind die drei Hauptziele des EU-Mobilitätspakets I?

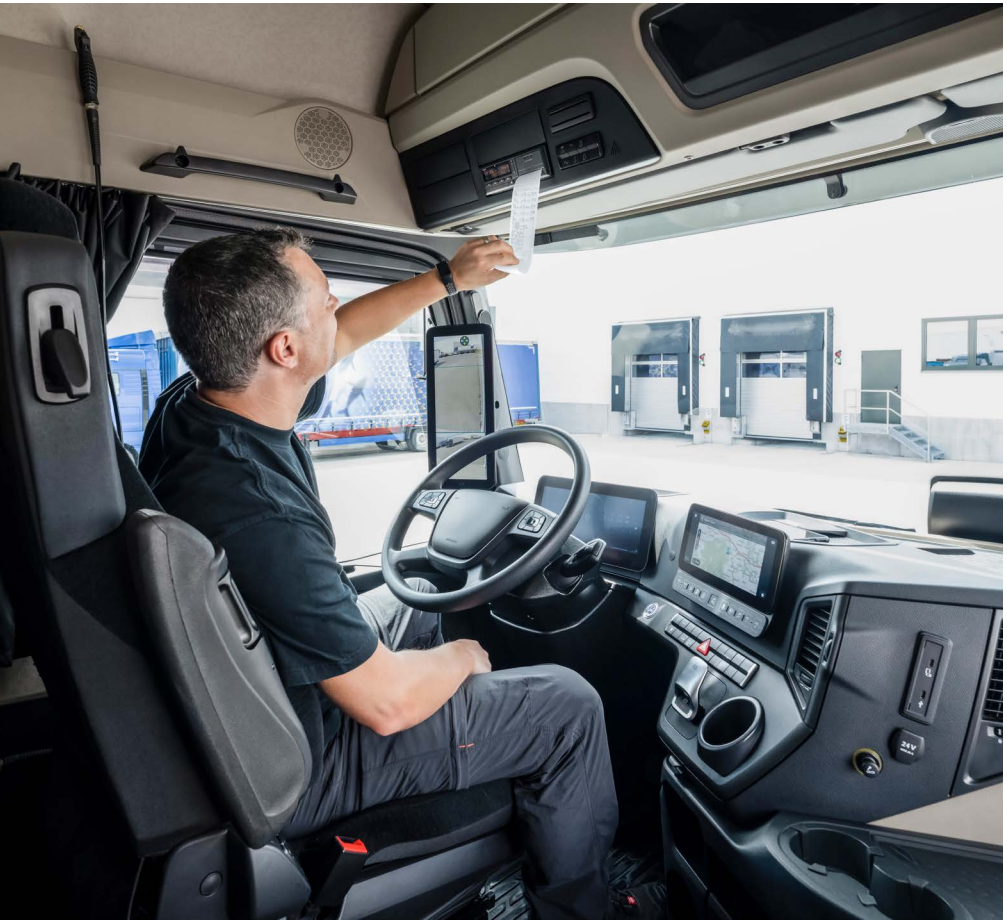
1. Mehr **Fairness und Wettbewerb** im **europäischen** Güterkraftverkehrsmarkt, wodurch der **faire Wettbewerb** zwischen den Unternehmen gefördert und gegen sogenannte **Briefkastenfirmen** vorgegangen wird.

2. Bessere **Arbeitsbedingungen** für Fahrer, insbesondere gerechtere Löhne; hinzu kommen **flexiblere Lenk- und Ruhezeiten.** So können die Fahrer **in regelmäßigen Abständen** in ihr **Herkunftsland zurückkehren.**

3. **Effizientere** Umsetzung aller **EU-Rechtsvorschriften,** die die folgenden Themen betreffen:
   - Die vom Tachographen zu erfassenden Daten.
   - Welche Fahrzeuge mit Tachographen auszustatten sind.
   - Einhaltung der Vorschriften für das Be- und Entladen.

Problemlöser digitaler Tachograph

EU-Mobilitätspaket I als wesentlicher Impuls für Trusted Data



Heute ist der Tachograph ein Werkzeug, mit dem die Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern aufgezeichnet werden. Wir sehen allerdings, dass im intelligenten Tachographen noch wesentlich größerer Nutzen steckt, als nur ein zuverlässiges und eindeutiges Messinstrument für die Verkehrspolitik zu sein. Für uns stellt der intelligente Tachograph einen Datenlieferanten dar, der einen ganz besonderen Mehrwert bietet, nämlich vertrauenswürdige Daten oder Trusted Data, wie wir sie nennen. Trusted Data können unter anderem für die Verwaltung von Mautgebühren, für Lohnabrechnungen oder zur Effizienzsteigerung in der Zusammenarbeit mit Frachtenbörsen genutzt werden. Um ein Beispiel anzureißen: Moderne Technik und ein automatisierter Datenaustausch tragen dazu bei, ein verkehrspolitisches Problem wie die Kontrolle der Kabotage zu lösen. Um volle Rechtssicherheit zu gewährleisten, müssen die Daten aller Nutzer absolut zuverlässig sein, eben Trusted Data. Der intelligente Tachograph erfüllt künftig die Rolle des universell vertrauenswürdigen Lieferanten von Daten aus dem Nutzfahrzeug. Aber nicht nur die Verkehrspolitik profitiert von seinen Daten, auch Unternehmen können damit neue Dienste und Geschäftsmodelle etablieren. Die entsprechenden Schnittstellen hat Continental bereits geschaffen.

! Der Fahrtenschreiber ist bereits jetzt ein hervorragendes Instrument zur Erfassung und Analyse all dieser relevanten Informationen für Fuhrparkmanager.

Dank dieser Technologie ist es viel einfacher, Bußgelder zu vermeiden und die täglichen Aufgaben zu vereinfachen, was Zeit und Geld spart.

Wie können sich die neuen Verordnungen auf Ihr Unternehmen auswirken?

Die wichtigsten Punkte vorweg:

1. Ihre Fahrzeuge müssen mit einem intelligenten digitalen Tachographen ausgestattet sein.
2. Sie müssen die neuen Rechtsvorschriften in Bezug auf Lenk- und Ruhezeiten einhalten.
3. Hilfreiche Dokumentation der Be- und Entladevorgänge im internationalen Transport, egal wo sich das Fahrzeug aufhält.

Schauen Sie sich das grafische Video über das EU-Mobilitätspaket I an – ganz einfach erklärt!

YouTube

Gesetze und rechtlicher Rahmen

Der Verkehrssektor ist Gegenstand von zahlreichen EU-Richtlinien und -Verordnungen.

Das EU-Mobilitätspaket I betrifft hauptsächlich drei zentrale Vorschriften, an denen wichtige Änderungen vorgenommen werden:

1. Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten.
2. Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern.
3. Verordnung über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt.

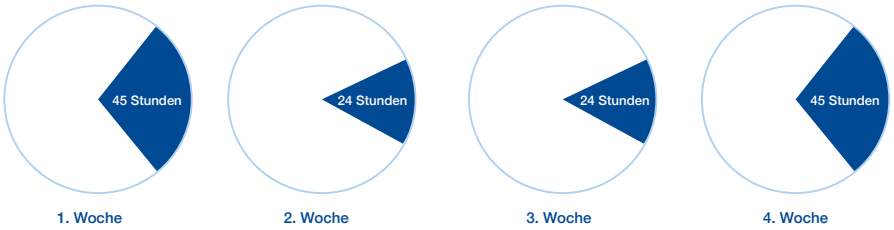
Im Folgenden werden diese drei Punkte und ihre Auswirkungen auf den jeweiligen Bereich erläutert.

Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten

Das EU-Mobilitätspaket I wirkt sich durch die Einführung von drei wichtigen Neuerungen im internationalen Verkehr auf die Verordnung (EU) Nr. 2020/1054 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten aus:

1. Verkürzte wöchentliche Ruhezeiten (mindestens 24 Stunden).
Ihre Fahrer können unter bestimmten Bedingungen **zwei aufeinanderfolgende verkürzte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, d. h. Ruhezeiten von mindestens 24 Stunden.**

Stets vorausgesetzt, und dies ist wesentlich, dass in jeweils **vier aufeinanderfolgenden Wochen** mindestens **eine Ruhezeit pro Woche eingelegt wird und jeweils zwei davon regelmäßige Ruhezeiten sind,** d. h. Ruhezeiten von **mindestens 45 Stunden.**



2. Eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit kann nicht in der Kabine eingelegt werden.
Die Änderung verbietet ausdrücklich, **regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten,** also Pausen von **mehr als 45 Stunden,** in der Fahrerkabine oder an Bord des Fahrzeugs zu verbringen.

Weiterhin darf eine verkürzte und regelmäßige Tagesruhezeit im Auto genommen werden, soweit ein geeigneter Schlafplatz in der Kabine vorhanden ist. Dies gilt für eine verkürzte Wochenruhezeit von 24 Stunden. Alle Ruhezeiten darüber hinaus müssen immer außerhalb des Lastwagens eingelegt werden. Die anfallenden Unterbringungskosten trägt der Arbeitgeber.

3. Im Mehrfahrerbetrieb: Die 45-minütige Pause kann während der Fahrt eingelegt werden.
Die **45-minütige Pause,** die der Fahrer gemäß den Anforderungen während der Fahrt nach jeweils **viereinhalb Stunden** einlegen muss, **kann unter bestimmten Bedingungen** an Bord des Fahrzeugs bzw. im fahrenden Fahrzeug **genommen werden.**

Dies, und das ist wesentlich, gilt nur für den **Mehrfahrerbetrieb** (doppelte Besatzung) und **setzt voraus, dass der Fahrer, der die Pause macht, nicht mit der Unterstützung des aktuellen Fahrers beschäftigt ist.**

! Bitte beachten Sie, dass die neuen Änderungen zu den Lenk- und Ruhezeiten bereits seit **September 2020 in Kraft sind.**

Alle Informationen zu den Lenk- und Ruhezeiten finden Sie im „Leitfaden zu Lenk- und Ruhezeiten".

Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern

Ab März 2022 und aufgrund der neuen Änderungen im Rahmen des EU-Mobilitätspakets I:

1. Ihre Fahrer müssen alle **drei bis vier Wochen** in ihr **Heimatland zurückkehren.**
2. Außerdem müssen die für den **internationalen Güterverkehr** genutzten Fahrzeuge **alle acht Wochen** in ihr Zulassungsland **zurückkehren.**

Bitte beachten Sie, dass der **Arbeitgeber die Einhaltung dieser Verpflichtungen dokumentieren** und **die Unterlagen aufbewahren muss,** um sie ggf. bei den **Aufsichtsbehörden** vorzulegen.

Wie soll die Dokumentation erfolgen?

Die Verordnung (EU) 2020/1056 legt die grundlegenden Bedingungen für die Bereitstellung von elektronischen Informationen bei Behördenanfragen fest.

Können Sie die Einhaltung dieser Verpflichtungen mit den Ihnen bereits zur Verfügung stehenden Geräten automatisch dokumentieren?

Der intelligente Tachograph ist derzeit mit einem **System zur Früherkennung per Fernkommunikation** ausgestattet, mit dem die Behörden auf bestimmte Informationen des Geräts zugreifen können, ohne das Fahrzeug anhalten zu müssen – beispielsweise um bestimmte Parameter wie die Geschwindigkeit oder eine eventuelle Manipulation zu prüfen.

Die Fahrtenschreiber der nächsten Generation werden beim **Grenzübertritt** erhobene Daten erfassen.

Verordnung über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt

Seit dem 15. Juni 2019 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge in den EU-Staaten mit einem intelligenten digitalen Tachographen ausgestattet sein.

Zudem haben Unternehmen, die im **internationalen Güterverkehr** tätig sind, spätestens bis **Ende 2024** Zeit, um den **intelligenten Tachographen der Version 2** in ihren Fahrzeugen nachzurüsten, soweit diese noch über ein „älteres“ Gerät verfügen. **Spätestens ab 20. August 2025** müssen auch **Fahrzeuge, die mit einem Smart Tachographen Version 1** ausgestattet sind, mit einem **intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Version** ausgestattet sein.

Ab **voraussichtlich 2026** müssen auch **Transporter mit einer Gesamtmasse von mehr als 2,5 Tonnen,** die im **grenzüberschreitenden Güterverkehr** eingesetzt werden, mit dem **intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Version ausgestattet sein.**

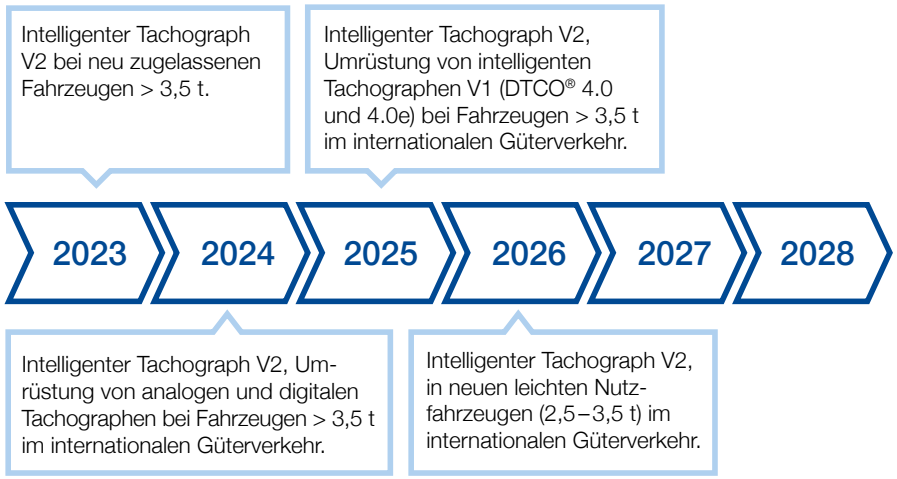
Weitere Informationen finden Sie in der Verordnung (EU) 2020/1055 zur Änderung der Verordnungen **(EG) Nr. 1071/2009, Nr. 1072/2009 und Nr. 1024/2012** über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Erweiterung der Vorschriften für Fahrzeuge über 2,5 Tonnen.

Wenn Sie also im internationalen Güterverkehr tätig sind, müssen Ihre Fahrzeuge, früher oder später, mit einem intelligenten Tachographen ausgestattet sein.

Die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt finden Sie hier.

Das EU-Mobilitätspaket I und der intelligente Tachograph

Zeitliche Übersicht:



Detaillierte Informationen zu den Deadlines finden Sie im grafischen Video.

YouTube

Wichtige Hinweise zur geplanten Einführung des intelligenten Tachographen:

! Ein Fahrzeug, das nach **Juli 2019** zugelassen wurde, ist bereits mit einem **intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Version ausgestattet.**

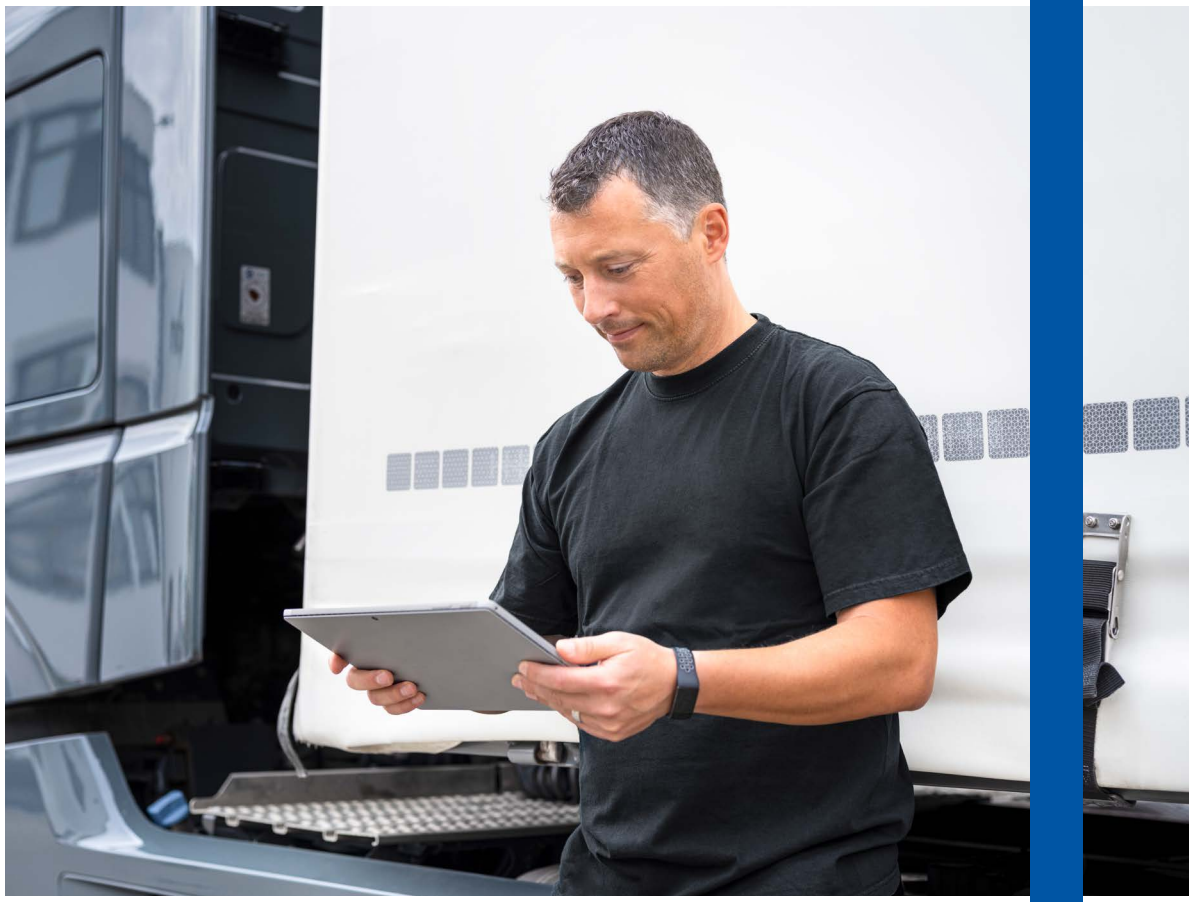
! Wenn bereits ein intelligenter Tachograph der ersten Version installiert ist, müssen Sie **bis zum 20. August 2025** nachgerüstet haben. Sprich: Ein **intelligenter Tachograph der zweiten Version** muss dann eingebaut sein.

! Wenn Ihre Fahrzeuge mit einem **analogen oder digitalen (d. h. „nicht-intelligenten“) Fahrtenschreiber** ausgerüstet sind, müssen Sie diesen **bis Ende 2024 durch einen intelligenten Tachographen der zweiten Version** ersetzen.

! **Wenn es sich bei Ihren Fahrzeugen um Transporter mit einem Gewicht von über 2,5 Tonnen für den grenzüberschreitenden Verkehr handelt, müssen sie ab 1. Juli 2026 mit dem intelligenten Tachographen der zweiten Version ausgestattet werden.**

Häufig gestellte Fragen zu Lenk- und Ruhezeiten im Zusammenhang mit dem EU-Mobilitätspaket I

Seit der Bekanntgabe des EU-Mobilitätspakets I wurde viel über Änderungen der Lenk- und Ruhezeitvorschriften diskutiert. Zu den am häufigsten gestellten Fragen zählen:



1 Welche Pflichten hat der Arbeitgeber in Bezug auf die Rückkehr „nach Hause“? Und welche Pflichten haben die Fahrer?

- Der Arbeitgeber muss den Fahrern die Möglichkeit bieten, an ihren Wohnsitz oder an die Betriebsstätte, der sie normalerweise zugeordnet sind, zurückzukehren. Dies sollte aktiv und ohne Aufforderung durch den Fahrer geschehen und muss vom Arbeitgeber bei der Tourenplanung nachweislich berücksichtigt werden.
- Welchen Ruheort der Fahrer wählt, ist dessen persönliche Angelegenheit. Hierfür müssen keine Beweise oder Belege aufbewahrt werden.

2 Wie soll gegenüber den Behörden nachgewiesen werden, dass die Rückkehr des Fahrers ordnungsgemäß organisiert wurde?

- Die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers oder die Zeiterfassungsblätter des Fahrers müssen der Behörde auf Verlangen vorgelegt werden. Beachten Sie, dass sämtliche dieser Informationen vom Unternehmen aufbewahrt werden müssen; der Fahrer ist nicht dafür verantwortlich.
- Grundpflichten sind die Organisation der Rückkehr und die Aufbewahrung der entsprechenden Aufzeichnungen.

! Unternehmen müssen den Dienstplan für Arbeits- und Ruhezeiten aufbewahren und ggf. den Behörden vorlegen.

3 Wer trägt die Kosten für die Rückkehr des Fahrers?

- Diese Kosten trägt der Arbeitgeber.
  Wurde die Rückkehr bereits organisiert und beschließt der Fahrer von sich aus, die Ruhezeit an einem Ort zu verbringen, der sich in der Nähe seines derzeitigen Aufenthaltsorts befindet, so muss der Arbeitgeber die zusätzlichen Reisekosten nicht übernehmen.

4 Unter welchen Bedingungen müssen Ruhezeiten außerhalb der Kabine eingelegt werden?

- Rechtlich vorgeschrieben sind regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden in einer Unterkunft mit angemessenen Schlaf- und Sanitäranlagen.
- Das bedeutet, dass die Fahrer in einem Hotel, einer Pension, einer Mietwohnung, einem Privathaus oder einer anderen Art von Unterkunft schlafen können, sofern diese beiden Grundvoraussetzungen erfüllt sind.

5 Können die Behörden vom Arbeitgeber Beweise oder Aufzeichnungen über diese Aufenthalte verlangen?

- Nein, aber wenn die Behörden feststellen, dass ein Fahrer eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Kabine einlegt, würde dies eine Strafe nach sich ziehen.

6 Unter welchen Umständen dürfen die Fahrer ihre Lenkzeiten überschreiten?

Sie dürfen nur unter **außergewöhnlichen Umständen** und in den folgenden Fällen überschritten werden:

- Um dem Fahrer zu erlauben, einen sowohl für seine Sicherheit als auch für die der Waren **geeigneten Halteplatz** zu erreichen.
- Um dem Fahrer zu ermöglichen, seinen **Wohnort oder die Betriebsstätte** des Unternehmens zu erreichen, um seine **regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen.**
- Jeweils nur sofern eine außergewöhnliche Situation eingetreten ist, wie z. B. **ungünstige Wetterbedingungen, Staus** oder andere in der Verordnung festgelegte Umstände.

7 Kann bei Mehrfahrerbetrieb einer der Fahrer die 45-Minuten-Pause im fahrenden Fahrzeug einlegen?

Hier muss unbedingt beachtet werden, dass der **Beifahrer** jede die **45 Minuten Ruhezeit überschreitende Tätigkeit als „andere Arbeit" verbuchen muss.**

Außerdem sollte diese Pause immer **ohne Unterbrechung** erfolgen. Wenn sie außerhalb des Fahrzeugs erfolgt, kann die Pause länger als 45 Minuten dauern.

Alle Informationen im „Leitfaden zu Lenk- und Ruhezeiten" finden Sie hier.

! Bitte beachten Sie, dass die Verlängerung der Lenkzeiten unter außergewöhnlichen Umständen in keinem Fall zu einer Verringerung der Ruhezeit nach dieser Verlängerung führen kann.

8 Wann müssen die Fahrer einen Grenzübertritt aufzeichnen?

Je nach der im Fahrzeug installierten Fahrtenschreiberversion wird der Grenzübertritt **manuell, halbautomatisch oder automatisch** aufgezeichnet.

Derzeit müssen die Fahrer den Grenzübertritt noch manuell aufzeichnen, später wird dies automatisch geschehen.

Die derzeit veröffentlichten Entwürfe sehen vor, dass alle Fahrzeuge künftig bei der Zulassung wie folgt ausgestattet werden:

- **2019:** intelligenter digitaler Tachograph DTCO® 4.0 mit manueller Aufzeichnung.
- **2021:** intelligenter digitaler Tachograph DTCO® 4.0e mit halbautomatischer Aufzeichnung.
- **August 2023:** intelligenter digitaler Tachograph DTCO® der zweiten Version mit automatischer Aufzeichnung.

Informationen über den DTCO® finden Sie hier sowie im VDO Magazin.

Alles, was Sie über Kabotage und die Situation der Fahrer wissen müssen

Eine der wichtigsten Änderungen des EU-Mobilitätspakets I ist die Begrenzung der Kabotage, die am 21. Februar 2022 in Kraft tritt.

Inwiefern wird die Kabotage begrenzt?

- Ab 21. Februar 2022 dürfen innerhalb von sieben Tagen höchstens drei Kabotage-Fahrten durchgeführt werden.
- Zusätzlich ist eine sogenannte „Cooling-off-Phase“ von vier Tagen vorgeschrieben, in der keine Beförderung im selben Land erlaubt ist.
- Die neue Regelung verlangt, dass der Fahrer spätestens alle vier Wochen in sein Heimatland zurückkehrt.
- Rückkehrpflicht des Fahrzeugs alle acht Wochen.

Die folgende Infografik zeigt ein Beispiel für einen Transport zwischen Deutschland, Spanien und Frankreich.

Internationaler Transport

Von Deutschland nach Spanien mit z. B. zwei Abladestellen in Spanien.

Hinweis:
Mit der letzten Abladestelle endet der internationale Transport.

Weitere Informationen im Erklärungsvideo und im VDO Magazin.

FB Frachtbrief
CMR Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, internationaler FB

Kabotage – Beispiel

Drei Kabotage-Beförderungen in einem Aufnahmestaat

Kabotage ist gewerblicher Güterkraftverkehr mit Be- und Entladeort in einem Staat, dem sogenannten Aufnahmestaat, durch einen Unternehmer, der in diesem Staat weder Sitz noch Niederlassung hat.

Die erste Kabotage-Beförderung durch einen Transportunternehmer mit Sitz in einem EU-/EWR-Staat darf erst nach vollständiger Entladung des internationalen Transports im Aufnahmemitgliedstaat erfolgen.

Nach einer grenzüberschreitenden beladenen Einfahrt in den Aufnahmemitgliedstaat sind drei Kabotage-Beförderungen innerhalb von sieben Tagen nach vollständiger Entladung im Aufnahmemitgliedstaat erlaubt.

Nach Ende der Kabotage-Beförderung dürfen innerhalb von vier Tagen keine weiteren Kabotage-Beförderungen mit demselben Fahrzeug im selben Mitgliedstaat durchgeführt werden.

FB Frachtbrief **CMR** Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, internationaler FB

Kabotage – Beispiel

Drei Beförderungen in drei unterschiedlichen Aufnahmestaaten

Der Fahrer könnte in Spanien einen Kabotage-Transport innerhalb von drei Tagen durchführen.

Ohne Ladung nach Frankreich einreisen.

Einen Transport innerhalb von drei Tagen in Frankreich durchführen.

Ohne Ladung nach Belgien einreisen.

Einen Transport innerhalb von drei Tagen in Belgien durchführen.

Hinweis:
Die Kabotage (max. drei Beförderungen) muss innerhalb von max. sieben Tagen (max. drei Tage pro Land) erfolgen.

FB Frachtbrief **CMR** Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, internationaler FB

Das EU-Mobilitätspaket I: Bußgelder und Verstöße

Der Bußgeldkatalog wurde angepasst, um die in den EU-Vorschriften aufgeführten **Verstöße aufzunehmen** und die Höhe der Strafen zu vereinheitlichen.

Ebenso wurden **Regeln und Verfahren zur Stilllegung von Fahrzeugen definiert und die Bußgelder für Überladungen verschärft.** Zudem kann bei **Aberkennung der Zuverlässigkeit eine weitere Tätigkeit untersagt werden.**

Hier finden Sie alle Informationen zum Bußgeldkatalog.

Liste der Verstöße gemäß den Vorschriften für den Güterverkehr:

- Betrieb (oder Beauftragung) von gewerblichen Güterkraftverkehren ohne Erlaubnis oder Einsatz von dafür nicht zugelassenen Transportunternehmen.
- Beauftragung oder Berechnung von Transporten im eigenen Namen ohne die dafür erforderliche Erlaubnis.
- Vermietung oder Überlassung von Fahrzeugen zur Durchführung von Transportdienstleistungen.
- Überlassung von Qualifikationen für die Tätigkeit als Verkehrsunternehmer (z. B. der Zulassung).
- Fälschung von Buchhaltungs-, Statistik- oder Kontrollunterlagen, einschließlich Fahrtenschreiberdaten.
- Manipulation des Fahrtenschreibers oder Fehlen eines Fahrtenschreibers oder eines Geschwindigkeitsreglers.
- Fehlende Fahrerkarte bzw. fehlendes Speichermedium im Fahrtenschreiber. Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte oder der Karte eines anderen Fahrers.
- Falschangaben in Bezug auf die Haftung der Fahrer für bestimmte Fälschungs- oder Manipulationsverstöße am Fahrtenschreiber.
- Der Fahrer ist nicht im Besitz einer Fahrerbescheinigung.
- Bestimmte Verstöße bei der Beförderung von gefährlichen Gütern.
- Überladung von mindestens 20 % für N3-Fahrzeuge (zGM über 12 Tonnen) und 25 % für N2-Fahrzeuge (zGM über 3,5 und bis zu 12 Tonnen).
- Überschreitung von 50 % oder mehr der täglichen Lenkzeit ohne Unterbrechung oder eine tägliche Ruhezeit von weniger als viereinhalb Stunden.
- Überschreitung der maximalen wöchentlichen oder zweiwöchentlichen Lenkzeiten um 25 % oder mehr.

Empfehlungen und Chancen

Das neue EU-Mobilitätspaket I bringt große Veränderungen mit sich, auf die Sie vorbereitet sein müssen:

1. Der intelligente Fahrtenschreiber wird das **zentrale Instrument** für den internationalen Güterverkehr.
2. Je mehr Informationen der Fahrtenschreiber sammelt, desto **geringer sind Ihre Ausgaben.**
3. Die Fahrtenschreiber der **neuesten Generation erleichtern Ihre Arbeit und die Ihrer Fahrer erheblich.**
4. Der Fahrtenschreiber wird zum wichtigen Instrument für die **Erfassung von gesetzlichen Daten** in verschiedenen Bereichen: Grenzübertritte usw.
5. Nutzen Sie diese Informationen zu Ihrem Vorteil.
6. Ohne die **Digitalisierung Ihres Betriebs** werden Sie keine internationalen Güterkraftverkehre mehr durchführen können. Grund genug, bereits jetzt die notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen.
7. Belasten Sie Ihre Fahrer nicht mit **einer möglichen Aberkennung der Vertrauenswürdigkeit –** sorgen Sie dafür, dass Sie stets alles unter Kontrolle haben.

Continental hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Kunden Lösungen anzubieten, die ihre täglichen Betriebsprozesse automatisieren und sie vor jedem Problem warnen, das beim Ausbau ihres Geschäfts auftreten kann. So erhöhen Sie Ihre Effizienz und können Verstöße jeder Art vorhersehen und vermeiden.

Nutzen Sie die Informationen, die Ihnen der Fahrtenschreiber liefert!

Continental Automotive GmbH
Sodener Straße 9
65824 Schwalbach
Deutschland

tachograph@vdo.de
www.fleet.vdo.de
VDO – Eine Marke des Continental-Konzerns

Die Informationen dieses Whitepapers enthalten lediglich allgemeine Beschreibungen bzw. Leistungsmerkmale, die im konkreten Anwendungsfall nicht immer in der beschriebenen Form zutreffen bzw. die sich durch Weiterentwicklung des Produkts ändern können. Bei diesen Informationen handelt es sich lediglich um eine technische Beschreibung des Produkts. Sie stellen insbesondere keine Beschaffenheits- oder Haltbarkeitsgarantie dar. Die gewünschten Leistungsmerkmale sind nur dann verbindlich, wenn sie bei Vertragsabschluss ausdrücklich vereinbart werden. Liefermöglichkeiten und technische Änderungen vorbehalten.

Continental Automotive GmbH I Deutsch © 02-2022