

Das Mobilitätspaket der Europäischen Kommission

Der BGL hat Bestrebungen der Kommission, mittels des Mobilitätspakets eine stärkere Harmonisierung im europäischen Straßengüterverkehr zu erreichen, nachhaltig begrüßt.

Besonders positive Aspekte in den Kommissionsvorschlägen:

- die seit langem geforderte Heimkehrverpflichtung für Lkw-Fahrer binnen drei Wochen (siehe Vorschlag Lenk- und Ruhezeiten)
- eine genauere Standortaufzeichnung mit dem digitalen Kontrollgerät (siehe Vorschlag Tachograf)

Demgegenüber kritisiert der BGL in den Kommissionsvorschlägen

- eine weitgehende Liberalisierung der EU-Kabotage, die nicht nur zum „Kabotagehopping“, sondern zur systematischen Kabotage einlädt (siehe Vorschlag Kabotageverordnung)
- den Verzicht auf eine Einbeziehung von kleinen Lkw unter 3,5 Tonnen zGM in alle Regelungen des Berufszugangs zum gewerblichen Straßengüterverkehr (siehe Vorschlag Lenk- und Ruhezeiten)
- die Anlastung weiterer Umwelt- und Lärmkosten ausschließlich an den Straßengüterverkehr, ergänzt um bereits vom Nutzer getragene so genannte Staukosten (siehe Vorschlag Eurovignettenrichtlinie)

In der Anwendung der Entsendevorschriften im grenzüberschreitenden Verkehr nach 3 Tagen sieht der BGL einen guten, aber hinsichtlich des Bürokratieaufwands noch verbesserungswürdigen Ansatz (siehe Vorschlag zur Festlegung sektorspezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Entsenderichtlinie)

Kommission schlägt unter dem Titel „Europa in Bewegung“ Maßnahmen für eine saubere, wettbewerbsfähige und vernetzte Mobilität vor

Am letzten Tag im Mai 2017 hat die EU-Kommission ihr lange angekündigtes Maßnahmenpaket vorgelegt, mit dem nach eigenen Worten der Kommission „Mobilität und Verkehr in Europa modernisiert werden sollen.“ Es umfasst neben einer politischen Mitteilung, wie eine sowohl sozial gerechte und wettbewerbsfähige Mobilität als auch eine saubere und nachhaltige Mobilität erreicht werden könne, insgesamt 8 Initiativen zu deren Umsetzung.

Der BGL hat das Maßnahmenpaket umfassend analysiert. Er begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen der EU-Kommission, mit der Vorlage des Paketes eine stärkere Harmonisierung des Straßengüterverkehrs in Europa herbeizuführen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Binnenmarkt- und sozialpolitischen Aspekte.

Speziell die Änderungsvorschläge in den Bereichen

- Lenk- und Ruhezeiten/Tachograf
- Markt- und Berufszugang
- Entsenderecht und
- Maut

sind aus Sicht des BGL von grundlegender Bedeutung für die Rolle des mittelständischen deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes im künftigen europäischen Transportmarkt. (Detailliertere Analysen der Kommissionsvorschläge können Sie den jeweiligen Fachkapiteln entnehmen.)

Sozialvorschriftenverordnung

Vorschlag 1: Änderung der Wochenruhezeiten

Zielsetzung Kommission: Einheitliche Interpretation und Kontrolle von regelmäßigen Wochenruhezeiten (RWRZ) der Fahrer

Vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Ausgleich verkürzter Wochenruhezeit (VWRZ) nur noch im Anschluss an RWRZ von mind. 45 Stunden (also bspw. nicht mehr nach Tagesruhezeit) erlaubt
2. Verbot des Verbringens der RWRZ im Fahrzeug. Der Unternehmer ist verpflichtet, auf seine Kosten für eine geeignete Unterkunft mit angemessener Schlafgelegenheit und sanitären Einrichtungen zu sorgen. Ausnahme: Der Fahrer verbringt die RWRZ zu Hause oder an einem privaten Ort seiner Wahl.
3. Heimkehr der Fahrer für eine WRZ nach Hause mindestens einmal innerhalb von 3 Wochen.
4. Mehr Flexibilität bei der Abfolge von RWRZ und VWRZ innerhalb von 4 Wochen. So sollen bspw. 2 RWRZ und 2 VWRZ ohne festgelegte Reihenfolge möglich werden.

Bewertung BGL: Eine EU-einheitliche Regelung ist insgesamt positiv zu bewerten. Insbesondere die Heimkehrverpflichtung innerhalb von drei Wochen ist ein vom BGL seit langem geforderter, wirksamer Schritt gegen das unsoziale Nomadentum des Fahrpersonals. Die Formulierung „geeignete Unterkunft mit angemessener Schlafgelegenheit und sanitären Einrichtungen“ schafft jedoch ein großes Einfalltor für Missbrauch und ist ohne ergänzende Vorschriften praktisch nicht kontrollierbar.

Vorschlag 2: Verschiebung WRZ bei unvorhersehbaren Ereignissen

Zielsetzung Kommission: In solchen Fällen kann der Fahrer den Beginn einer WRZ verschieben, um diese zu Hause verbringen zu können, sofern

er dabei nicht die tägliche und die wöchentliche Lenkzeitgrenze überschreitet und die erforderliche Wochenmindestruhezeit einhält.

Bewertung BGL: Zustimmung

Vorschlag 3: Ausweitung der Flexibilität bei der Anerkennung von Ruhezeiten auf Fährschiff oder Zug

Nicht nur tägliche Ruhezeiten, sondern auch VWRZ dürfen zweimal unterbrochen werden.

Bewertung BGL: Zustimmung

Vorschlag 4: Nichtgewerbliche Transporte/Transporte für private Zwecke

Zielsetzung der Kommission: Eindeutige Definition des „nichtgewerblichen Transports“ bzw. des „Transports für private Zwecke“ sowie Klarstellung, dass in diesen Fällen Lenk- und Ruhezeiten (LuR) nicht beachtet werden müssen und keine Pflicht zur Verwendung von Kontrollgeräten besteht.

Bewertung BGL: Gegen eine Präzisierung der Ausnahme von Fahrzeugen zur „nichtgewerblichen Güterbeförderung“ bestehen keine Bedenken. Dies gilt auch für die Ergänzung des Artikels 4 um eine Definition des „nichtgewerblichen Transports“. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Gewichtsgrenze von max. 7,5 t zGM für die Anwendung der Ausnahme erhalten bleibt.

Vorschlag 5: Aufzeichnungspflichten erweitern

Zielsetzung Kommission: Verpflichtung des Fahrers, neben der (automatischen) Aufzeichnung der Lenkzeit auch für die Aufzeichnung aller sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten zu sorgen. Dies beinhaltet auch das Lenken von Fahrzeugen, die nicht unter den Geltungsbereich der VO fallen.

Bewertung BGL: Volle Unterstützung, (Kontroll)Lücke geschlossen

Vorschlag 6: Mehrfahrerbesatzung

Zielsetzung Kommission: Ergänzende Klarstellung, dass bei einer Mehrfahrerbesatzung eine Pause des Beifahrers im fahrenden Fahrzeug möglich ist und von den Kontrollbehörden auch anerkannt wird.

Bewertung BGL: Sinnvolle Regelung, da in den meisten Mitgliedsstaaten faktisch schon heute der Fall.

Verordnung Digitales Kontrollgerät

Vorschlag Kommission: Genauere Standortaufzeichnung durch digitalen Tacho bei grenzüberschreitenden Transporten

Bewertung BGL: Volle Zustimmung, auch mit Blick auf Kabotagekontrollen und Entsendevorschriften

Vorschlag Kommission: Nach jedem Grenzübergang bei Ankunft an erster geeigneter Haltemöglichkeit müssen die Geo-Daten/Informationen über Zeitpunkt und Ort des Grenzübergangs im Kontrollgerät gespeichert werden - entweder durch Eintrag auf dem Schaublatt, durch manuelle Eingabe im Kontrollgerät oder automatisch durch das Kontrollgerät selbst.

Bewertung BGL: Volle Zustimmung, auch mit Blick auf Kabotagekontrollen und Entsendevorschriften

Verbesserungsvorschlag BGL: Einheitlich wirksame Anreize schaffen, den „intelligenten Fahrtschreiber“ EU-weit vorzeitig einzuführen

Sektorspezifische Regelung zur Entsendung

Vorschlag 1: Kontrollierbare Anwendung der Entsenderichtlinie bei grenzüberschreitenden Fahrten erst nach mehrtägigem Aufenthalt im Aufnahmestaat, bei Kabotage sofort

Vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Keine Anwendung der Entsenderichtlinie für grenzüberschreitende Beförderungen bis zu 3 Tagen/Monat in einem Mitgliedsstaat
2. Bei Entsendung für mehr als 3 Tage/Monat gilt Entsenderichtlinie für den gesamten Entsendezeitraum. Dabei gilt die Entsendung bei einer Dauer unter 6 Stunden als halber, bei mehr als 6 Stunden als ganzer Tag (unter Einschluss von Pausen, Ruhezeiten und Bereitschaft, die als Arbeitszeit gelten)
3. Eine Entsendemeldung kann in englischer Sprache und für Zeitraum von 6 Monaten erfolgen. Sie muss zwingend enthalten: Kontaktangaben des Verkehrsleiters, Anzahl entsandter Fahrer und deren Namen, voraussichtliche Dauer, Datum des Beginns und Endes der Entsendung, amtliches Fahrzeug-Kennzeichen, Art der Verkehrsdienstleistung
4. Fahrer muss mitführen: Entsendemeldung, Frachtbrief, Tachografenaufzeichnungen mit Länderkennzeichen, Beschäftigungsnachweis, Vergütungsnachweis der letzten 2 Monate
5. Verpflichtung der Unternehmen, nach Entsendung auf Anforderung der Behörden o.g. Unterlagen zu übermitteln

Bewertung BGL:

1. Bürokratischer Aufwand wird durch einheitliche Vorgaben an die Entsendemeldung grundsätzlich reduziert (Möglichkeit elektronischer Datennutzung und in englischer Sprache, kein Repräsentant im Zielstaat notwendig, Anwendung ab 4. Tag)
2. Unternehmen, die grenzüberschreitende Rundläufe organisieren, müssten zusätzlichen bürokratischen Aufwand leisten, weil sie eine Lohnbuchhaltung für alle Länder vorhalten müssen, in denen sich der Fahrer mehr als drei Tage/Monat aufgehalten hat oder aufhalten wird.
3. Der BGL empfiehlt, die gesetzte 3-Tage-Schwelle geringfügig anzuheben. Dies würde Unternehmen europäische Rundläufe ermöglichen und vor überbordender Bürokratie bewahren.

4. Mit dieser Regelung verknüpft wäre eine Annäherung der Wettbewerbsbedingungen und eine erschwerte Umfluggungspraxis

Offene Fragen:

1. Wie kann die Kontrollierbarkeit gewährleistet werden?
2. Wie kann festgestellt werden, ob ein Fahrer weniger oder mehr als 6 Std. in einem Mitgliedsstaat tätig ist?
3. Müssen Dispositionsänderungen verbindlich mitgeteilt werden? Wenn nein, wie kann gewährleistet werden, dass eine Entsendemeldung ein annähernd realistisches Bild über tatsächliche Transportleistungen liefert?

Verbesserungsvorschläge BGL:

1. Schaffung eines Einheitlichen Europäischen Meldesystems über eine elektronische EU-Plattform (evtl. Straßenverkehrsagentur). Dieses System muss die genauen Zeiten der Grenzübertritte erfassen und speichern.
2. Änderungen gegenüber der Entsendemeldung müssen zwingend mitgeteilt werden.
3. Moderate Erhöhung der Anzahl von Tagen, ab denen die Entsendevorschriften gelten (s.o.), idealerweise Harmonisierung der Anzahl der Tage mit denen der Vorschriften über die Kabotage

Vorschlag 2: Verbesserte Durchsetzung und Kontrollierbarkeit der Arbeitsbedingungen u.a. im Rahmen der Entsendung

Vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Durchsetzungsrichtlinie 2006/22/EG auf die Kontrolle von Arbeitszeiten anstelle Beschränkung auf die Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten wie bisher. Kontrollanforderungen an die Mitgliedsstaaten gelten wie bei Lenk- und Ruhezeiten

2. Verbesserter Informationsaustausch: Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedsstaaten wird auf ArbeitszeitRL und VO 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) ausgedehnt.

Bewertung BGL: Grundsätzlich positiv, offen bleibt jedoch die Frage nach der praktischen Umsetzung straßenseitiger Kontrollen.

3. Kommission wird Formel für einheitliche Berechnung der Risikoeinstufung von Unternehmen und die Anforderungen an diese Formel, z.B. Nutzung eines intelligenten Fahrtenschreibers, entwickeln.

Bewertung BGL: Erst möglich, wenn die Kommission ihre Vorschläge präzisiert hat.

Marktzugangsverordnung

Vorschlag: Erleichterungen bei der Kabotage

Vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Klarstellung, dass auch der Transport von Leercontainern oder Paletten nur dann gewerblicher Güterkraftverkehr ist, wenn dies Gegenstand des Frachtvertrags ist
2. Kabotage soll in Zukunft mehrere Be- und Entladestellen je Frachtbrief umfassen dürfen
3. Keine Begrenzung der Anzahl der Kabotagefahrten im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung mehr. Reduzierung der Anzahl der Tage, an denen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung Kabotage durchgeführt werden darf, von 7 auf 5 Tage
4. Erleichterung bei der Nachweispflicht zur Kabotage. Ermöglichung elektronischer Nachweise
5. Mitgliedsstaaten müssen ein Minimum an Kabotagekontrollen durchführen. (2 % der Kabotagefahrten ab 2020, 3 % ab 2022. Davon muss ein bestimmter Anteil Straßenkontrollen sein.)

Außerdem wird eine Haftung für Auftraggeber vorgeschlagen, wenn diese wesentlich Transporteure einsetzen, die gegen die Regularien verstoßen.

Bewertung BGL:

Vorgeschlagene Änderungen würden zur weitgehenden Liberalisierung der Kabotage führen. Eine unbegrenzte Durchführung von Kabotagefahrten wäre möglich, wenn der Aufnahmemitgliedsstaat zum Ende einer Arbeitswoche kurzfristig verlassen und nach dem Wochenende erneut eingefahren würde. In Verbindung mit der Neuregelung der RWRZ und den VWRZ würde sich damit ein weiteres Kontrollproblem für die nationalen Kontrollbehörden ergeben, da z.B. eine „private Übernachtung“ einfacher zu „fingieren“ wäre.

Auch die Erlaubnis von mehreren Be- und Entlastungen als eine Kabotagefahrt führt zu einer Ausweitung der Kabotage. Positiv ist aber, dass in diesem Punkt immerhin endlich Rechtssicherheit in allen Mitgliedsstaaten gegeben wäre. Eine EU-weite Harmonisierung ist nicht nur im Gesetz, sondern auch in Bezug auf die verwaltungsseitige Umsetzung von großer Wichtigkeit. Bei der Vorschrift über ein Minimum an Kabotagekontrollen sollte eine möglichst hohe Anzahl von Kontrollen angestrebt werden, um die Abschreckungswirkung zu erhöhen. Es ist fraglich, ob der Vorschlag der EU-Kommission (2% bzw. 3%) ausreicht. Aus Sicht des BGL sind zudem möglichst hohe Anforderungen an die Qualität der Kabotagekontrollen in der gesamten EU zu stellen.

Verbesserungsvorschläge BGL:

Reduktion der Anzahl der aufeinanderfolgenden Tage für Kabotage pro Mitgliedsstaat (z.B. 2 Tage) und Höchstgrenze pro Monat für die gesamte EU, um „Kabotagehopping“ zwischen den Mitgliedsstaaten zu verhindern. Andernfalls besteht die Gefahr, dass der Unternehmer faktisch seine Haupttätigkeit mit Kabotagefahrten verbringt (systematische Kabotage). Dies ist hingegen nicht Intention der Verordnung. Nach Erwägungsgrund Nr. 15 der VO (EU) Nr. 1072/2009 sollen Kabotagefahrten nur die Ausnahme, nicht die Regel sein.

Berufszugangsverordnung

Vorschlag 1: Einbeziehung kleiner Fahrzeuge unter 3,5 t zGM

Mitgliedsstaaten können Regeln über Verkehrsleiter, Zuverlässigkeit, Fachkunde und damit zusammenhängende Pflichten auch auf Nutzfahrzeuge unter 3,5 t zGM anwenden. Regeln über eine Niederlassung und die finanzielle Leistungsfähigkeit sollen verpflichtend in der gesamten EU werden. Es werden neue, aber im Vergleich weniger harte Kriterien an die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Unternehmers mit leichten Nutzfahrzeuge (bisher gar keine Kriterien) gestellt. Mitgliedsstaaten sollen in Zukunft die Kommission über die Aktivitäten von leichten NutzFZ informieren.

Bewertung BGL: Die Einbeziehung kleiner Fahrzeuge ist dringend geboten, da dort ein rechtsfreier Raum besteht, der zulasten der Verkehrssicherheit und Wettbewerbsfairness immer stärker ausgenutzt wird. Kriterien für die finanzielle Leistungsfähigkeit und die Niederlassung auch für Unternehmen, die Gütertransport mit kleinen Fahrzeugen durchführen, sollten möglichst detailliert geregelt werden, da nur so der Dumpingkonkurrenz mit kleinen Fahrzeugen wirksam begegnet werden kann. Sehr sinnvoll ist der Vorschlag, dass die Aktivität von Unternehmen mit kleinen Fahrzeugen in Zukunft statistisch erfasst werden soll. Dies fehlt bisher völlig.

Obligatorische Verpflichtung zur Einhaltung aller Berufszugangskriterien für Unternehmen, die gewerblichen Güterkraftverkehr mit kleinen Fahrzeugen durchführen. D.h. nicht nur Niederlassung und finanzielle Leistungsfähigkeit. Wir benötigen eine umfassende Regulierung.

Eine gesetzliche Abgrenzung bzw. Einordnung von als Lastenfahräder eingesetzte E-Bikes wäre wünschenswert.

Vorschlag 2: Vorgehen gegen Briefkastenfirmer/verbesserte Abgrenzung zwischen Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit

Voraussetzungen an die Niederlassung werden näher definiert zur Verhinderung von Briefkastenfirmer. Neue Regel: Wichtige Dokumente inkl. Arbeitsverträge müssen in Betriebsstätte aufbewahrt werden.

Bewertung BGL:

Diese Änderung verhindert nicht das formelle Umflaggen von Fuhrparks aus einem Mitgliedsstaat in einen anderen mit niedrigeren Lohn- und Sozialkosten bei gleichzeitiger faktischer Stationierung des Fuhrparks in den bisherigen Hauptmärkten. Hierzu müsste konkreter auf den überwiegenden Tätigkeitsschwerpunkt abgehoben werden. Klare Kriterien wären erforderlich, ab wann eine Niederlassung in einem Mitgliedsstaat zu gründen ist. Das würde bedeuten, ab einer bestimmten Anzahl von Fahrten in diesem Land, müsste sich der Transportunternehmer dort auch niederlassen. In jedem Falle ist sicherzustellen, dass ein Verkehrsunternehmen seinen Hauptsitz nicht in einem Mitgliedsstaat haben kann, in dem es keinen überwiegenden Tätigkeitsschwerpunkt hat. Grundsätzlich sollte die Hauptniederlassung in demjenigen Mitgliedsstaat erfolgen müssen, in dem sich das Verkehrsunternehmen überwiegend betätigt. Dies kann aufgrund der vorgesehenen Änderungen zum Digitalen Tachographen festgestellt werden. Kann daraus kein überwiegender Betätigungsschwerpunkt des Unternehmens abgeleitet werden, sollte eine Niederlassungspflicht in all denjenigen Mitgliedsstaaten bestehen, in denen mindestens 30% der Verkehrsleistungen erbracht werden.

Vorschlag 3: Bessere Harmonisierung der Kriterien der Zuverlässigkeit und Ausweitung des Katalogs von Verstößen, die zum Entzug der Lizenz führen können. Konkretisierung des Verfahrens beim Entzug der Lizenz.

Künftig soll die Kommission Rechtsakte erlassen können, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit

führen können. Neu ist, dass die Kommission die Schwere der Verstöße auch nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen definieren kann.

Bewertung BGL:

Die Einbeziehung der Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen als Maßstab bei der Einordnung der Schwere der Verstöße wird vom BGL befürwortet, da diese für die Kabotagevorschriften von Relevanz ist.

Der BGL lehnt aber eine Ausweitung des Katalogs an Verstößen ab, die zum Entzug der Zuverlässigkeit (und damit der Lizenz) führen können, wenn beim Entzug der Zuverlässigkeit den Behörden kein Ermessensspielraum verbleibt. Wichtig aus BGL-Sicht: beim Entzug der Lizenz bzw. Aberkennung der Zuverlässigkeit ist stets die Einräumung eines Ermessens an die Behörden, damit auf die Spezifika des Einzelfalls in ausreichendem Maße Rücksicht genommen werden kann. Im Übrigen ist es kritisch zu sehen, dass die EU-Kommission Änderungen der VO durch Rechtsakt herbeiführen können soll. Angesichts der Tragweite dieses verkürzten Wegs zur Veränderung bindender Rechtsvorschriften in den Mitgliedsstaaten plädiert der BGL dafür, den regulären gesetzgeberischen Weg zu weiteren Veränderungen dieser VO beizubehalten.

Gebührenrichtlinie

Vorschlag: Erhebliche Mehrbelastung des Straßengüterverkehrs

Vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Ausweitung des Anwendungsbereichs: Die Richtlinie soll künftig für alle Fahrzeuge gelten, einschließlich von Fahrzeugen unterhalb der 3,5-t-Schwelle (schwere und leichte Lkw, Pkw, Kleinbusse, Kleintransporter und Kraftomnibusse).
2. Verbot der Erhebung von zeitbezogenen Benutzungsgebühren (zeitabhängige Eurovignette), und zwar für Lkw ab 3,5t ab 2024, für Pkw ab 2028. Ab 2018 dürfen keine neuen

- (zeitabhängigen) Benutzungsgebühren mehr eingeführt werden.
3. Zusammenfassung der externen Kosten für Lärmbelastung und Luftverschmutzung: Einführung eines gemeinsamen Höchstwertes für beide externen Kostenbestandteile, und zwar in Abhängigkeit von Tonnage, Anzahl der Achsen und Euro-Klassen. (Beispiel: 40 t-Zug, 5 Achsen, Euro VI max. 1 C/km außerhalb und max. 3,6 C/km in Vorstadt.)
 4. Um über die vorgegebenen Höchstwerte hinauszugehen, muss Mitgliedsstaat höhere Kostenbelastung nachweisen
 5. Ab 2021 müssen die Mitgliedsstaaten externe Kosten, allerdings nur für schwere Nutzfahrzeuge, auf den am höchsten belasteten Abschnitten des Netzes erheben.
 6. Auf Straßenabschnitten, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder besonderen Umweltschäden ausgesetzt sind, kann ein Mitgliedsstaat Aufschläge von 15 % bzw. 25 % erheben. Diese würden bis spätestens 2023 mit den externen Kosten verrechnet.
 7. Anlastung von Staukosten möglich: auf Abschnitten mit regelmäßigen Stausituationen und zu Zeiträumen mit Stausituationen. Maximale Höhe
 - a. für „leichte Nutzfahrzeuge“:
 - i. auf Autobahnen: 67 C/km (städtisch) bzw. 34 C/km (nicht-städtisch)
 - ii. auf Hauptverkehrsstraßen: 1,98 €/km (städtisch), 66 C/km (nicht-städtisch)
 - b. für Sattelkraftfahrzeuge: Multiplikation dieser Werte mit dem Faktor 2,9.

Eine Notifizierung bei der EU-Kommission wäre notwendig. Mitgliedsstaaten können entscheiden, auch einen Prozentsatz dieser Werte zu erheben.
 8. Falls ein Mitgliedsstaat Staukosten anlastet, muss diese Anlastung für alle Fahrzeuge erfolgen.
 9. Ab 2021 keine Neutralität der Staukosten mehr in Bezug auf die Gesamtbelastung, sondern nur noch als zusätzliches Abgabenelement neben den reinen Infrastrukturkosten akzeptiert. Angesichts der Höhe der zulässigen Staukosten, die ein Vielfaches der Infrastrukturkosten betragen dürften, würde über diesen Vorschlag in willkürlichem Ausmaß die marktwirtschaftliche Preisbildung durch staatliche Preisfestsetzung ersetzt.
 10. Einnahmen aus Staugebühren müssen verwendet werden für: ÖPNV, Beseitigung von Engpässen (TEN), Aufbau alternativer Infrastrukturen
 11. Eine Mautdifferenzierung nach Euro-Klassen kann nur noch bis Ende 2021 erfolgen, ab dann ist eine Differenzierung in Abhängigkeit von CO₂-Emissionen zwingend.
 12. Reduzierung der Mautgebühren um 75% für Nullemissionsfahrzeuge.
 13. Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, Bericht über Maut- und Benutzungsgebühren mit Angaben über Verwendung der Einnahmen und Qualität der Straßen zu veröffentlichen
 14. Die Mindestsätze für die Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge sollen schrittweise bis auf 0 abgesenkt werden.
- Bewertung BGL:
1. Trotz mehrmaliger Aufforderung des Europäischen hat die EU-Kommission weiterhin die externen Kosten nicht für alle Verkehrsträger berechnet und nicht in ein alle Verkehrsträger umfassendes Konzept eingebunden. Stattdessen würde der Straßengüterverkehr einseitig und willkürlich gegenüber anderen Verkehrsnutzern, von denen in der Gesamtheit höhere externe Kosten und Stauwirkungen ausgehen, über die Anlastung externer Kosten diskriminiert.
 2. Schwere Nutzfahrzeuge würden gegenüber anderen Fahrzeugen nicht nur willkürlich und einseitig belastet; für sie würde außerdem ein verbindlicher Einführungszeitpunkt (ab 2021) auf bestimmten Strecken vorgeschlagen. Neben den exorbitanten Belastungsmöglichkeiten einer

Nutzergruppe ergeben sich daraus Instrumente für eine marktfremde, planwirtschaftliche Ressourcensteuerung. Derartige Eingriffe verfälschen den Wettbewerb in nicht akzeptabler Weise und setzen die Soziale Marktwirtschaft im Verkehr außer Kraft.

3. Der Vorschlag sieht keine Mittelbindung für Einnahmen aus Infrastrukturgebühren und für externe Kosten (Lärm, Umwelt) vor. Es existiert lediglich eine Berichtspflicht der Mitgliedstaaten an die EU-Kommission. Der BGL spricht sich für eine solche Mittelbindung aus.
4. Staukosten würden angelastet, obwohl es sich dabei nicht um externe Kosten handelt und sie von den Nutzern bereits getragen werden. Die schrittweise Absenkung der Mindestsätze der Kfz-Steuer auf 0 EUR/Jahr nimmt den Mitgliedstaaten den Spielraum, bestehende und bewährte klimawirksame Anreizfaktoren, u.a. die Steuerung des Modernitätsgrads des zum Einsatz kommenden Fuhrparks, zu nutzen.
5. Daraus, dass zukünftig die Mautgebühren nicht mehr über die Euro-Klassen, sondern nach CO₂-Emissionen differenziert werden sollen, ergeben sich wirtschaftliche Risiken für die betroffenen Unternehmen, z. B. durch geringere Restwerte ihres Fuhrparks, deutlich verringerte Verkaufserlöse auf dem Gebrauchtwagenmarkt und als Folge eine verringerte Investitionskraft zur Anschaffung von Neufahrzeugen. Aus diesem Grund muss der Umstieg so gestaltet werden, dass er für die Unternehmer weder zu Verwerfungen in ihren Investitionsplanungen noch zu zusätzlichen Belastungen führt. Nur unter diesen Bedingungen können die Unternehmer eine solche Umstellung der Bemessungskriterien bei der Maut zum Vorteil der Umwelt aktiv nutzen.