

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



zum Mobilitätspaket der EU-Kommission vom 31. Mai 2017

Frankfurt am Main, den 19. Juni 2017



I. Lenk- und Ruhezeiten VO (EG) Nr. 561/2006



1. Wochenruhezeiten

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 8:

- Vereinheitlichung von Interpretation und Kontrolle der regelmäßigen Wochenruhezeit (RWRZ) zur Vermeidung eines europäischen Flickenteppichs
- Ausgleich verkürzter Wochenruhezeiten (VWRZ) nur noch im Anschluss an RWRZ von mind. 45 Stunden (also bspw. nicht mehr nach Tagesruhezeit) erlaubt
- Verbot RWRZ in der Kabine, Unternehmer ist verpflichtet, auf seine Kosten für angemessene Unterkunft mit geeigneter Schlafmöglichkeit und Zugang zu Sanitäreinrichtung zu sorgen. Ausnahme: Der Fahrer verbringt die RWRZ zu Hause oder an einem privaten Ort seiner Wahl.
- Heimkehr der Fahrer für eine WRZ nach Hause mind. einmal innerhalb von 3 Wochen
- Mehr Flexibilität bei der Abfolge RWRZ und VWRZ innerhalb von 4 Wochen. Es sollen bspw. 2 RWRZ und 2 VWRZ ohne festgelegte Reihenfolge möglich werden.

Bewertung BGL: Europaweite 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 Ermöglichung der privaten Übernachtung für RWRZ nach Wahl des Fahrers schafft jedoch ein großes Einfalltor für den Missbrauch und ist ohne ergänzende Vorschriften praktisch nicht kontrollierbar.

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 12: Bei unvorhersehbaren Ereignissen, soll der Fahrer den Beginn einer WRZ verschieben können, um diese zu Hause verbringen zu können, sofern er dabei nicht tägliche und wöchentliche Lenkzeitgrenzen überschreitet und die erforderliche Wochenmindestruhezeit dann noch einhalten kann.

Bewertung BGL: Zustimmung

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 9: Mehr Flexibilität bei der Anerkennung von Ruhezeiten auf Fährschiff oder Zug. Nicht nur tägliche Ruhezeiten, sondern auch VWRZ dürfen zweimal unterbrochen werden.

Bewertung BGL: Zustimmung



2. Nichtgewerbliche Transporte/Transporte für private Zwecke

Vorschlag EU-Kommission in Art. 3h, Artikel 4: Eindeutige Definition des „nichtgewerblichen Transports“ bzw. des „Transports für private Zwecke“ und 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 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.



3. Aufzeichnungspflichten

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 6 Abs. 5: Ergänzung, dass der Fahrer verpflichtet wird, neben der Lenkzeit (die automatisch aufgezeichnet wird) 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 (also auch Fahrzeuge unter 3,5 t, wie Sprinter, Jumper, Dailies etc.)

Bewertung BGL: Volle Unterstützung, da Lückenschluss und bessere Kontrollmöglichkeit



4. Mehrfahrerbesatzung

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 7: Ergänzende Klarstellung, dass bei einer Mehrfahrerbesatzung eine Pause des Beifahrers im fahrenden Fahrzeug möglich ist und von den Kontrollbehörden auch anerkannt werden muss.

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

II. Kontrollgerät VO (EU) Nr. 165/2014



1. Standortaufzeichnung

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 8: Genauere Standortaufzeichnung bei grenzüberschreitenden Transporten

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



2. Geo-Datenübermittlung

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 34: Nach jedem Grenzübertritt bei Ankunft an erster geeigneter Haltemöglichkeit müssen die Geo-Daten/Informationen über Zeitpunkt

und Ort des Grenzübertritts im Kontrollgerät gespeichert werden. Entweder durch Eintrag auf Schaublatt, durch manuelle Eingabe im Kontrollgerät oder automatisch durch das Kontrollgerät selbst.

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

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



III. Kontrollrichtlinie 2006/22 EG - Sektorspezifische Regelung zur Entsendung (Entsenderichtlinie 96/71 EG und Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EU)

Vorschlag EU-Kommission:

- Keine Anwendung der Entsenderichtlinie für grenzüberschreitende Beförderungen bis zu 3 Tagen/Monat
- Dauert Entsendung mehr als 3 Tage, gilt Entsenderichtlinie für die gesamte Entsendung
- Berechnung Entsendedauer: weniger als 6 Std.= ½ Tag, mehr als 6 Std.= 1 Tag (unter Einschluss von Pausen, Ruhezeiten und Bereitschaft, die als Arbeitszeit gelten)
- Entsendemeldung in englischer Sprache und für Zeitraum von 6 Monaten möglich, muss enthalten: Kontaktangaben des Verkehrsleiters, Anzahl entsandter Fahrer und deren Namen, voraussichtliche Dauer, Datum des Beginns und Endes der Entsendung, amtl. Kennzeichen, Art der Verkehrsdienstleistung
- Fahrer muss vorweisen: Entsendemeldung, Frachtbrief, Tachografenaufzeichnungen mit Länderkennzeichen, Beschäftigungsnachweis, Vergütungsnachweis der letzten 2 Monate
- Verpflichtung der Unternehmen, nach Entsendung auf Anforderung der Behörden o.g. Unterlagen zu übermitteln

Bewertung BGL:

- Bürokratischer Aufwand wird gegenüber jetzigen unterschiedlichen Regelungen in den EU-Mitgliedsstaaten durch einheitliche Vorgaben an die Entsendemeldung grundsätzlich reduziert (Möglichkeit elektronischer Datennutzung und in englischer Sprache, kein Repräsentant im Zielstaat notwendig, Anwendung ab 4. Tag)

- Unternehmen, die grenzüberschreitende Rundläufe organisieren, werden mit dieser Regelung zusätzlichen bürokratischen Aufwand leisten müssen, weil sie eine Lohnbuchhaltung für alle Länder einführen müssen, in denen sich der Fahrer mehr als drei Tage/Monat aufgehalten hat oder aufhalten wird. Der BGL empfiehlt daher, die gesetzte 3-Tage-Schwelle geringfügig anzuheben. Eine derartige Regelung würde Unternehmen europäische Rundläufe ermöglichen und vor überbordender Bürokratie bewahren. Gleichzeitig stellt diese Regelung eine sinnvolle Maßnahme zur Annäherung der Wettbewerbssituation dar und erschwert die Umflagungspraxis.
- Offene Fragen:
 - Wie kann die Kontrollierbarkeit gewährleistet werden?
 - Wie kann festgestellt werden, ob ein Fahrer weniger oder mehr als 6 Std. in einem Mitgliedsstaat gearbeitet hat?
 - Müssen Änderungen der Entsendemeldung verbindlich mitgeteilt werden? Wenn nein, wie kann gewährleistet werden, dass Entsendemeldungen ein annähernd realistisches Bild über die tatsächlichen Transportleistungen liefert?

Verbesserungsvorschläge BGL:

- Einheitliches europäisches Meldesystem über eine elektronische EU-Plattform (evtl. Straßenverkehrsagentur). Dieses System muss die genauen Zeiten der Grenzübertritte erfassen und speichern.
- Änderungen der Entsendemeldung müssen zwingend mitgeteilt werden.
- Moderate Erhöhung der Anzahl von Tagen, ab denen die Entsendevorschriften gelten, idealerweise Harmonisierung der Anzahl der Tage mit denen der Vorschriften über die Kabotage



IV. Kontrollrichtlinie 2006/22 EG - Änderung der Durchsetzungsanforderungen (in Bezug auf die Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG)

1. Anwendungsbereich-Erweiterung (Arbeitszeit-RL)

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 1 und 2: Der Anwendungsbereich der Kontrollrichtlinie wird erweitert auf die Arbeitszeitrichtlinie, so dass dieselben Kontrollanforderungen an die Mitgliedsstaaten gelten wie bei Lenk- und Ruhezeiten.

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

2. Informationsaustausch

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 8: Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedsstaaten wird auf die Arbeitszeitrichtlinie und die VO 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) erstreckt.

Bewertung BGL: positiv

3. Risikoeinstufungssystem

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 9: EU-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: Bewertung erst möglich, wenn die Kommission ihre Vorschläge präzisiert hat.



V. VO (EG) Nr. 1072/2009 (Kabotage)

Vorschlag der EU-Kommission:

- Artikel 1: Klarstellung, dass auch der Transport von Leercontainern oder Paletten nur dann gewerblicher Güterkraftverkehr ist, wenn dies Gegenstand des Frachtvertrags ist
- Artikel 2 Nr. 6: Kabotage soll in Zukunft mehrere Be- und Entladestellen je Frachtbrief umfassen dürfen
- Artikel 8: 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
- Artikel 8 Abs. 3, 4a: Erleichterung bei der Nachweispflicht zur Kabotage. Ermöglichung elektronischer Nachweise
- Artikel 10a: Mitgliedsstaaten müssen ein Minimum an Kabotagekontrollen durchführen. (2 % der Kabotagefahrten ab 2020, 3 % ab 2022. Davon muss ein bestimmter Anteil Straßenkontrollen sein.)
- Artikel 14a: Erwogen wird eine Haftung für Auftraggeber/Verlader, wenn sie wesentlich Transporteure einsetzen, die gegen die Regularien verstoßen.

Bewertung BGL:

Vorgeschlagene Änderungen würden zur weitgehenden Liberalisierung der Kabotage führen. Die Durchführung unbegrenzter Kabotagefahrten wäre möglich, wenn der Aufnahmemitgliedsstaat zum Ende einer Arbeitswoche kurzfristig verlassen und nach

dem Wochenende erneut dorthin 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 Entladestellen als eine Kabotagefahrt führt zu einer Ausweitung der Kabotage. Positiv ist aber, dass dann bzgl. dieser häufig gestellten Frage 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 Kabotage 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 (z.B. 10 Tage), 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.

VI. VO (EG) Nr. 1071/2009



1. Einbeziehung kleiner Fahrzeuge unter 3,5 t zGM

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 1 Abs. 4 und Artikel 7 und Artikel 26 VO 1071/2009:

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 Nutzfahrzeugen informieren.

Bewertung BGL:

Die Einbeziehung kleiner Fahrzeuge/ von Unternehmen, die Gütertransport mit kleinen Fahrzeugen durchführen, 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 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.

Verbesserungsvorschläge BGL: 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.



2. Briefkastenfirmen/ Abgrenzung Dienstleistungsfreiheit/Niederlassungsfreiheit

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 5 VO 1071/2009:

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

Bewertung BGL:

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 Mitgliedstaat 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 sich mit seinem Hauptsitz nicht in einem Mitgliedsstaat niederlassen 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 mind. 30% der Verkehrsleistungen erbracht werden.



3. Zuverlässigkeit

Vorschlag EU-Kommission in Artikel 6 VO 1071/2009: Bessere Harmonisierung der Kriterien der Zuverlässigkeit, Ausweitung des Katalogs von Verstößen, die zum Entzug der Lizenz führen können. Neuer Art. 6 Abs. 2 konkretisiert das Verfahren beim Entzug der Lizenz.

In Art. 6 Abs. 2a soll formuliert werden, dass die Kommission delegierte Rechtsakte erlassen kann, 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. Daher lehnt der BGL eine Ausweitung der „Sieben Todsünden“ (Anhang IV der VO 1071/2009) ab.

Wichtig aus BGL-Sicht: beim Entzug der Lizenz bzw. Aberkennung der Zuverlässigkeit ist stets die Einräumung eines Ermessens an die Behörden notwendig, 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 delegierte Rechtsakte 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.



VII. Eurovignette VO 1999/62/EG

Vorschlag der EU-Kommission:

- Anwendungsbereich: Die Verordnung soll künftig für alle Fahrzeuge gelten, einschließlich von Fahrzeugen unterhalb der 3,5-t-Schwelle (schwere und leichte Lkw, Pkw, Kleinbusse, Kleintransporter und Kraftomnibusse).
- Benutzungsgebühren: Abschaffung der Erhebung von zeitbezogenen Benutzungsgebühren (zeitabhängige Eurovignette) für Lkw ab 3,5t ab 2024, für Pkw ab 2028. Ab 2018 dürfen keine neuen (zeitabhängigen) Benutzungsgebühren mehr eingeführt werden.
- Externe Kosten (1): Anstelle der bisherigen jeweiligen Höchstwerte für Lärmbelastung und Umweltverschmutzung soll ein gemeinsamer Bezugswert für beide externen Kostenbestandteile (Lärm, Luftverschmutzung) eingeführt werden, und zwar in Abhängigkeit von Tonnage, Anzahl der Achsen und EURO-Klassen.
Beispiel: 40t schweres Fahrzeug, 5 Achsen, EURO VI: 1,0 €/km (außerstädtisch) bis zu 3,6 €/km („Vorstadt“); EURO V: 4,7 €/km (außerstädtisch) bzw. 9,8€/km.
- Externe Kosten (2): Wenn ein Mitgliedsstaat höhere Kosten als die Bezugswerte verlangt, müssten diese nachgewiesen werden.
- Externe Kosten (3): Ab 2021 müssten die Mitgliedsstaaten externe Kosten, allerdings nur für schwere Nutzfahrzeuge, auf den am höchsten belasteten Abschnitten des Netzes erheben.
- Aufschläge: Auf Straßenabschnitten, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder besonderen Umweltschäden ausgesetzt sind, könnte ein Mitgliedstaat Aufschläge

von 15 % bzw. 25 % erheben. Diese würden bis spätestens 2023 mit den externen Kosten verrechnet.

- Staukosten (1): Anlastung von Staukosten: auf Abschnitten mit regelmäßigen Stausituationen und zu Zeiträumen mit Stausituationen. Maximale Höhe für „leichte Nutzfahrzeuge“:
 - Autobahnen: 67 €/km (städtisch),: 34 €/km (nicht-städtisch)
 - Hauptverkehrsstraßen: 198 €/km (städtisch), 66 €/km (nicht-städtisch)Für Sattelkraftfahrzeuge werden diese Werte mit dem Faktor 2,9 multipliziert. Eine Notifizierung bei der EU-Kommission wäre notwendig. Mitgliedsstaaten können entscheiden, einen Prozentsatz dieser Werte zu erheben.
- Staukosten (2): Lastet ein Mitgliedsstaat Staukosten an, müssen diese für alle Fahrzeuge erhoben werden. Die bisherige Neutralität für Staukosten in Bezug auf die Gesamtsumme aller Mauteinnahmen wird nach 2021 abgeschafft. Dies bedeutet, dass Staukosten als zusätzliches Abgabenelement neben den reinen Infrastrukturkosten akzeptiert werden. 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.
- Staukosten (3): Einnahmen aus Stauegebühren müssten verwendet werden für: ÖPNV, Beseitigung von Engpässen (TEN), Aufbau alternativer Infrastrukturen
- Euro-Klassen: Bis 31.12.2021: Differenzierung nach EURO-Klassen
- CO₂-Differenzierung: Voraussichtlich ab dem 1.1.2022 erfolgt die Mauterhebung in Abhängigkeit von CO₂- Emissionen.
- Mautgebühren: Reduzierung der Mautgebühren um 75% für 0-Emissionsfahrzeuge.
- Berichtspflicht: Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, Bericht über Maut- und Benutzungsgebühren mit Angaben über Verwendung der Einnahmen und Qualität der Straßen zu veröffentlichen.
- Kfz-Steuer: Der Vorschlag sieht die schrittweise Absenkung der Mindestsätze der Kfz-Steuer auf 0 EUR/Jahr für schwere Nutzfahrzeuge vor.

Bewertung BGL

- Trotz Aufforderung des Europäischen Parlaments 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 Stauereffekte ausgehen, über die Anlastung externer Kosten diskriminiert.
- 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.

- 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.
- Staukosten würden angelastet, obwohl diese gar keine externen Kosten sind und von den Nutzern bereits getragen werden. Staugebühren könnten in den Aufbau alternativer Infrastrukturen fließen. Der BGL fordert demgegenüber eine Einhaltung des Konzepts „Straße finanziert Straße“. Die von der Kommission ins Spiel gebrachte Finanzierung alternativer Infrastrukturen und des ÖPNV kann in diesem Zusammenhang nicht überzeugen. Bau und Betrieb des ÖPNV zählen zu den gesamtgesellschaftlichen Aufgaben des Staates, die keineswegs nur den Straßennutzern - im Extremfall sogar nur dem schweren Nutzfahrzeug – anzulasten sind. Eine derartige „Vision“ widerspricht dem verfassungsrechtlich gebotenen Gleichheitsgrundsatz. Auch wenn der Finanzbedarf für diese wichtige staatliche Aufgabe anzuerkennen ist, dürfen die Lasten nicht auf eine willkürlich abgegrenzte Nutzergruppe verlagert werden. Gesamtgesellschaftliche Aufgaben sind durch Steuern zu finanzieren. In diesem Zusammenhang ist auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zum „Kohlepfennig“ hinzuweisen.
- Rechenformeln sowie Mindest- und Höchstsätze sowie Bezugswerte sind nicht transparent und nachvollziehbar dargestellt. Dies kann willkürliche und prohibitive Belastungen für den Straßengüterverkehr zur Folge haben.
- 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.
- 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.

VIII. Europäische Elektronische Mautsysteme – EETS Richtlinie 2004/52/EG

Trotz gesetzlicher Grundlage aus dem Jahr 2004 wurden bislang nur geringe Fortschritte bei der Interoperabilität der unterschiedlichen Mautsysteme in der EU gemacht. In vielen europäischen Ländern (u.a. Kroatien, Tschechien, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Polen, Slowakei, Slowenien, Großbritannien) können nur nationale OBUs zur Mautentrichtung genutzt werden. Die EU-Kommission schlägt daher vor, Mautbetreibern den Zugang zu europäischen Märkten zu erleichtern.



1. Besserer Austausch von fahrzeugbezogenen Daten / relevanten Informationen über die Mautentrichtung

Vorschlag der EU-Kommission:

Nutzer-Informationen sollen im Interesse der Interoperabilität der Mautsysteme grenzüberschreitend ausgetauscht werden können (insbesondere, wenn die Mauterhebung nicht über die Installation von On-Board-Equipment erfolgt). Damit würden Citymauten oder andere Systeme, die über die automatische Kennzeichenerfassung funktionieren, einfach grenzüberschreitend durchgesetzt werden können.

Bewertung BGL:

- Die Umsetzung einer Interoperabilität unterschiedlicher Mautsysteme (inklusive Nutzung so genannter Mehrwertdienste) ist grundsätzlich zu begrüßen. Den (monetären) Nutzen schreibt die EU-Kommission allerdings nahezu ausschließlich kleinen und mittelständischen Transportlogistikunternehmen zu (in Höhe von 370 Mio. Euro bis zum Jahr 2025!). Hierzu ist anzumerken, dass für international tätige Transportlogistikunternehmen der administrative Aufwand für Verwaltung, Zahlung und Prüfung unterschiedlicher Mauten dennoch erhalten bliebe.
- Erleichterungen bei der Erhebung von Citymauten dürfte dazu führen, dass Citymauten zahlreicher erhoben werden.



2. Vereinheitlichung von technischen Standards

Vorschlag der EU-Kommission:

Die Nutzung der Satellitentechnologie (Galileo, EGNOS) soll verbindlich werden. EETS-Betreiber sollen nicht (mehr) dazu verpflichtet sein, EETS-Lösungen sowohl für leichte als auch für schwere Nutzfahrzeuge anbieten zu müssen. Für die Mauterhebung von leichten Nutzfahrzeugen soll eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2027 gelten, die auch die Mikrowellentechnologie erlaubt.

Bewertung BGL:

Unabhängig von der jeweils eingesetzten Technologie muss sichergestellt sein, dass Transportunternehmen nicht ständig mit technologischen Neuerungen von OBUs (und den damit verbundenen Kosten für Aktualisierung, Neuinstallation, Fahrzeugausfall etc.) konfrontiert werden.



3. Abbau bürokratischer Hürden

Vorschlag der EU-Kommission:

Aufgrund fehlender Möglichkeiten, Fahrzeugregistrierungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten für den Zweck der Mauterhebungen austauschen zu können, möchte die EU-Kommission ein effizientes System zum Austausch solcher Informationen für alle Mitgliedsstaaten etablieren.

Bewertung BGL:

Dies ist zu begrüßen, sofern der Zugang zu einem solchen System unbürokratisch erfolgen kann und das System allen Beteiligten gleichermaßen offensteht. Im Übrigen spricht sich der BGL dafür aus, diese Daten auch zur Überwachung der Ordnungsvorschriften (z. B. Kabotage und grenzüberschreitende Verkehre, Lenk- und Ruhezeiten) sowie bei schweren Straftaten den Behörden verfügbar zu machen.



IX. Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterverkehr

Vorschlag EU-Kommission:

- Streichung der Beschränkung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf Verkehr „zwischen“ den Mitgliedsstaaten, d.h. Öffnung für Kabotagefahrten
- Art 2 Abs. 1a) neue Fassung: Ermöglichung der Nutzung von im EU-Ausland gemieteten Fahrzeugen im betreffenden Mitgliedsstaat, auch ohne dass dessen nationale Rechtsvorschriften eingehalten werden müssen. Die Mitgliedsstaaten können eine solche Nutzung (ohne Einhaltung der nationalen Rechtsvorschriften) untersagen, soweit die Mietzeit des Fahrzeugs einen Zeitraum von 4 Monaten im Kalenderjahr übersteigt.
- Streichung von Art. 3 Abs. 2 alte Fassung: Keine Einschränkungen mehr für den Werkverkehr in Bezug auf die Anmietung von Fahrzeugen aus dem EU-Ausland.
- Art. 5a neue Fassung: Kommission erstellt nach 5 Jahren einen Bericht über Umsetzung und Auswirkung der Richtlinie.

Bewertung BGL:

- Die Streichung der Beschränkung des Geltungsbereichs auf den Verkehr lediglich „zwischen“ den Mitgliedsstaaten ist folgerichtig und notwendig im Sinne der Kohärenz mit der Verordnung (EG) 1072/2009, die ja die Kabotage erlaubt.
- Die Streichung von Art. 3 Abs. 2 hat für Deutschland keine Relevanz, da nach nationalem deutschem Recht ohnehin keine Einschränkung für den Werkverkehr bei der Anmietung von Fahrzeugen existiert.

- Die Neufassung des Art. 2 Abs. 1a bedeutet hingegen eine grundlegende Änderung, deren Tragweite erheblich sein könnte. Die vorgeschlagene Änderung bedeutet, dass die Nutzung von im EU-Ausland angemieteten Fahrzeugen im Inland möglich wäre, ohne dass die deutschen Vorschriften zur Zulassung, zur Kfz-Steuer, zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie zur Pflichtversicherung eingehalten werden müssten. Dies gilt für einen Zeitraum von 4 Monaten. Gleichwertige Vorschriften sind zweifellos nicht in allen anderen EU-Staaten gegeben. Auch die Zustellung von Bußgeldbescheiden erscheint problematisch. Denn mit der Zulassung im Ausland dürfte in vielen Fällen auch der Halter seinen Wohnsitz im EU-Ausland haben.
- Der BGL befürwortet die Beseitigung der Rechtsunsicherheit, die sich daraus ergibt, dass die einzelnen EU-Staaten bislang unterschiedliche Regelungen in Bezug auf die Verwendung von im Ausland gemieteten Fahrzeugen im Inland haben. Die Beschränkung der Verwendung auf 4 Monate im Kalenderjahr soll eine dauerhafte Stationierung im Ausland zugelassener Fahrzeuge im Inland verhindern. Allerdings entfaltet diese Beschränkung auf 4 Monate nur Wirkung, wenn diese auch kontrollierbar ist.

Verbesserungsvorschläge BGL:

- Ergänzung der Richtlinie dahingehend, dass Fahrzeuge, die im Ausland angemietet und im Inland eingesetzt werden, den Betriebsvorschriften des betreffenden Mitgliedsstaats entsprechen. Dies betrifft insbesondere den Versicherungsschutz, die regelmäßige technische Fahrzeugüberwachung (Verkehrssicherheit, Vorschriftsmäßigkeit, Umweltfreundlichkeit) sowie nationale Besonderheiten, die über die europäische Zulassungs- und Betriebsvorschriften hinaus Anforderungen an die Fahrzeuge und deren Betrieb stellen.
- Ergänzende Regelung, dass ein systematisches Ausnutzen der 4-Monats-Frist (z.B. durch systematisches Austauschen der Fahrzeuge nach 4 Monaten) mit der Folge des Daueraufenthalts in einem fremden Mitgliedsstaat nicht möglich ist.
- Schaffung von Kontrollmöglichkeiten der 4-Monats-Regel.
- Da mit der vorgesehenen Änderung eine Stationierung ausländischer Fahrzeugflotten im Inland erleichtert werden soll, verdeutlicht dies die Notwendigkeit, einer Abgrenzung der Dienstleistungs- von der Niederlassungsfreiheit über Art. 5 der VO (EG) Nr. 1071/2009 (siehe die Ausführungen weiter oben) vorzunehmen.