

BWVL Kurz und Kompakt

EU-Mobility-Package I

Hintergrund

Das Maßnahmenpaket zur **Modernisierung des europäischen Straßengüterverkehrs** wurde in diesem Jahr mit rund zweijähriger Verzögerung veröffentlicht. Ziel ist es den Rahmen für den Straßenverkehrssektor hinsichtlich eines **fairen, sozialen und auf die Zukunft ausgerichteten Wettbewerbs** zu gestalten.

1. Marktzugangsvoraussetzungen für leichte Nutzfahrzeuge

Änderungen der **EU-Verordnung Nr. 1071/2009** beinhalten im Wesentlichen eine partielle Ausweitung der **Marktzugangsvoraussetzungen für Unternehmer mit leichten Nutzfahrzeugen** und haben nach Fertigstellung aufgrund des Ordnungsstatus allgemeine Gültigkeit und unmittelbare Wirksamkeit in allen EU-Mitgliedsstaaten.

Der Berufszugang für Verkehrsunternehmer mit schweren Nutzfahrzeugen ist an Bedingungen geknüpft. Diese beinhalten unter anderem die persönliche Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung. Derzeit finden diese Regelungen nur bei schweren Nutzfahrzeugen ab 3,5 t Anwendung. Um die missbräuchliche Flucht in den praktisch rechtsfreien Raum für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen einzudämmen, sieht der Verordnungsentwurf eine **partielle Ausweitung der Marktzugangsvoraussetzungen für Verkehrsunternehmer mit leichten Nutzfahrzeugen unter 3,5 t zzgl. Gesamtgewicht** vor. Zunächst wird nur die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmers berücksichtigt. Unternehmer sollen künftig ähnlich wie bei schweren Nutzfahrzeugen mit finanziellen Mitteln ausgestattet sein, um die Leistungsfähigkeit nachzuweisen. **Für das erste Fahrzeug wird ein Nachweis von mindestens 1.800 Euro und für jedes weitere von 900 Euro notwendig.**

Von Seiten des BWVL wird diese **Entwicklung positiv** aufgenommen, da so der Diskussion um den in den vergangenen Jahren entstandenen Auswüchsen im **Wettbewerb mit leichten Nutzfahrzeugen entgegengewirkt** werden kann. Eine weitere Ausweitung der Regelungen hinsichtlich der persönlichen Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung wird von einigen IRU-Mitgliedsverbänden angeregt, ist jedoch zurzeit nicht Gegenstand der Diskussion. Mit Hilfe dieser Neuregelung versucht die EU-Kommission die unlauteren Praktiken (lange Fahrzeiten, kein Sonntagsfahrverbot) und den teilweise schlechten sozialen Bedingungen entgegenzuwirken.

Die genaue Ausgestaltung der Regelungen wird in den kommenden Monaten / Jahren genauer diskutiert werden müssen. Kritisch angesehen wird das derzeitige Vorhaben, dass Unternehmer bei denen sowohl leichte als auch schwere Nutzfahrzeuge zum Einsatz kommen nur nach Regelungen für schwere Nutzfahrzeuge beurteilt werden sollen. Dies könnte langfristig zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Darüber hinaus lässt der Verordnungsentwurf den Mitgliedsstaaten einen zu **großen gestalterischen Freiraum**, welcher dazu führen könnte, dass **Unternehmer Flotten in Länder mit den weichsten Bestimmungen auslagern**. Um diesen Hindernissen entgegenzuwirken, könnte darüber diskutiert werden die Bestimmungen zum Berufszugang nicht von der Größe des Fahrzeugs, sondern vom Einsatzgebiet (bspw. Grenzüberschreitender Verkehr) abhängig zu machen. In einem Dialogprozess mit der Europäischen Kommission wird dieser Vorschlag diskutiert werden.

Folgende Fragestellungen gilt es mit der EU-Kommission zu diskutieren:

1. Wird die Regelung ausschließlich Fahrzeuge unter 3,5 t betreffen?
2. Welche Nachweise werden von Seiten der EU-Kommission als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit akzeptiert?

2. Kabotage

Das Mobility-Package sieht zudem **Änderungen** hinsichtlich der bestehenden „**3 in 7 Regelung**“ für die Kabotage vor. Grund für diese Änderung ist die fehlende Kontrollmöglichkeit der Einhaltung der bisherigen Kabotagebestimmungen. Ziel sollte es sein eine effiziente und einfache Möglichkeit zur Kontrolle der Einhaltung der Kabotage Regelungen zu schaffen.

Der derzeitige Vorschlag beschränkt nun nicht mehr die Anzahl an Transporten, welche in einem Zeitraum von fünf Tagen durchgeführt werden dürfen. Praktisch bedeutet dies, dass mit dieser Regelung in fünf Tagen so viele Transporte wie möglich durchgeführt werden können. Dies entspräche einer indirekten Kabotage-Freigabe und wird von Seiten des BWVL als nicht zielführend angesehen. Die Zielsetzung der Schaffung einer einheitlichen Kontrolle wird mit diesem Vorschlag nicht erreicht.

Im Zuge des Diskussionsprozesses könnten folgende Vorschläge mit der EU-Kommission analysiert werden:

1. Festlegung einer Schonfrist
2. Festlegung einer monatlichen Höchstgrenze
3. Beibehaltung der bestehenden Vorschriften „3 in 7 Regelung“

Um die Kabotagebestimmungen effizient kontrollieren zu können, schafft die EU-Kommission die Möglichkeit eines elektronischen Transportdokuments. Der Schritt in Richtung Digitalisierung des Straßengüterverkehrs wird von Seiten des BWVL ausdrücklich begrüßt und kann damit auch die Kontrollmöglichkeiten erhöhen.

Folgende Fragestellungen gilt es mit der EU-Kommission zu diskutieren:

1. Soll der Zeitraum von fünf Tagen als Kalendertage oder Werktage beurteilt werden?
2. Muss zur Durchführung der Kabotage ein grenzüberschreitender Transport durchgeführt werden oder ist auch eine Leereinfahrt möglich?
3. Wird die Kabotageverordnung mit den Bestimmungen zur Entsendung von Arbeitnehmern konformgehen bzw. verknüpft?
4. Gelten die Kabotagebestimmungen auch für leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t?

3. Entsendung von Arbeitnehmern

Der Vorschlag einen einheitlichen Ablauf zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßengüterverkehr zu schaffen wird von Seiten des BWVL begrüßt.

Der derzeitige Flickenteppich mit nationalen Alleingängen führt zu großer Unsicherheit und einem hohen Verwaltungsaufwand bei Verkehrsunternehmen. Gerade aus Sicht des BWVL muss zudem geklärt werden, ob der Werkverkehr den Bestimmungen der Arbeitnehmerentsendung unterliegt oder grundsätzlich von den Bestimmungen auszunehmen ist.

Der **Entwurf der Richtlinie 2006/22/EG** sieht Regelungen hinsichtlich der **Entsendung analog dem französischen Loi Macron** (Bsp. Benennung eines verantwortlichen Vertreters, einzelne Anmeldung jedes Fahrers) vor.

Diese Bestimmungen sind nach einheitlicher Auffassung **nicht mit den Bedürfnissen des Verkehrssektors vereinbar** und würden zu **erheblichen bürokratischen Bürden** führen. Die Folge wäre ein Rückgang des internationalen grenzüberschreitenden Warenverkehrs. Der BWVL spricht sich zudem gegen die Ausweitung der derzeitigen Kontrollen hinsichtlich der Arbeitnehmerentsendung auf europäischen Straßen aus, da der Fokus dieser auf der Verkehrssicherheit liegen muss.

Folgende Fragestellungen gilt es mit der EU-Kommission zu diskutieren:

1. Wird der Werkverkehr grundsätzlich von den Bestimmungen der Arbeitnehmerentsendung ausgeschlossen?
2. Wie werden Transitfahrten aus den Vorgaben ausgenommen?