

# IRU-Strategiebeobachtungen zur Überarbeitung des Rechtsrahmens der EU zum Straßenverkehr







# Inhalt

1. Zugang zum Beruf – Straßenverkehrsunternehmen	5
2. Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt	7
3. Zugang zum internationalen Markt für Reise- und Linienbusse	8
4. Straßenbenutzungsgebühren	10
5. Sozialvorschriften im Straßenverkehr und deren Durchsetzung	12

# Einführung

Die IRU unterstützt einen gemäßigten legislativen Ansatz, der zum Ziel hat, die bestehenden Vorschriften zu optimieren und besser durchzusetzen, statt neue Vorschriften zu erarbeiten. Eine bessere Durchsetzbarkeit ist von wesentlicher Bedeutung, da die IRU eine mangelhafte Durchsetzbarkeit als Ursache für die vorhandenen Defizite der betreffenden Gesetzgebung erachtet.

Im Zusammenhang mit der kommenden Überarbeitung des Rechtsrahmens zum Straßenverkehr im Rahmen der „Straßeninitiativen“ kann die IRU auf eine Reihe von Beobachtungen zurückgreifen, wie die derzeitigen Vorschriften verbessert werden können. Dies bietet die Möglichkeit, die Effektivität des Rechtsrahmens zu beurteilen, Verbesserungen vorzunehmen und sicherzustellen, dass er in der gesamten EU einheitlich angewendet wird.

In diesem Strategiedokument ist die Position der IRU zu den EU-Straßenverkehrsvorschriften dargelegt, die derzeit im Rahmen der Straßeninitiativen überprüft werden, insbesondere:

- Zugang zum Beruf (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009),
- Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009),
- Straßenbenutzungsgebühren (Richtlinie (EG) 2004/52, Entscheidung (EG) 2009/750 und Richtlinie (EG) 1999/62),
- Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2002/15/EG und Richtlinie 2006/22/EK).

Dies ist ein dynamisches Dokument, das die derzeitigen Positionen der IRU darlegt und in den kommenden Monaten in regelmäßigen Abständen aktualisiert wird, und zwar auch nachdem die Europäische Kommission die Vorschläge zu den Straßeninitiativen kommuniziert hat.

Es gibt zudem eine Reihe von Themen, die derzeit intern innerhalb der IRU diskutiert werden und daher noch nicht veröffentlicht werden können. Möglicherweise werden sie jedoch in zukünftige Versionen dieses Dokuments aufgenommen. Diese Themen umfassen die Anwendung der Arbeitnehmerentsenderichtlinie im Straßengüterverkehrssektor und die Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr.

# 1. Zugang zum Beruf – Straßenverkehrsunternehmen

Die IRU hat bisher eine Reihe von Herausforderungen hinsichtlich der Verordnung (EG) 1071/2009 – Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers – identifiziert. Im Zusammenhang mit der kommenden Überarbeitung im Rahmen der „Straßeninitiativen“ bietet die IRU die folgenden politischen Leitlinien, um die derzeitigen Vorschriften zu verbessern.

## Anwendungsbereich der Vorschriften

In mehreren Mitgliedstaaten wird eine Zunahme der Nutzung von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen für den grenzüberschreitenden innereuropäischen Straßengüterverkehr beobachtet. Die meisten Mitgliedstaaten wenden nicht dieselben strengen Vorschriften für diese Fahrzeuge wie für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen an. Somit kann der Transport mit Fahrzeugen von unter 3,5 Tonnen viel flexibler und kostengünstiger erfolgen, was zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann.

Um einer Wettbewerbsverzerrung infolge der zunehmenden Nutzung von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen für den grenzüberschreitenden innereuropäischen Straßengüterverkehr innerhalb der EU entgegenzuwirken, unterstützt die IRU die Aufnahme des gewerblichen EU-Straßengüterverkehrs für solche Fahrzeuge in die EU-Vorschriften zum Zugang zum Beruf. Einige Mitgliedstaaten haben bereits den Grenzwert von 3,5 Tonnen gesenkt. Es wäre wichtig, festzulegen, wo die Grenze zu setzen ist (zum Beispiel 0 Tonnen, 0,5 Tonnen, 2,8 Tonnen), da diejenigen Mitgliedstaaten, die bereits Vorschriften eingeführt haben, nicht unbedingt die gleiche untere Grenze festgesetzt haben. Darüber hinaus könnte für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen eine „light“ Version für das Kriterium „finanzielle Leistungsfähigkeit“ entwickelt werden.

## Anwendungsbereich der Kriterien

Einige Mitgliedstaaten erlegen Verkehrsunternehmen zunehmend zusätzliche, wenn auch freiwillige Bedingungen auf (oftmals in Form von „Akkreditierungssystemen“), die über die Kriterien für den Zugang zum Beruf hinausgehen. Auf diese Weise stellen sie den Wert der vier Kriterien (Niederlassung,

guter Ruf, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung) indirekt in Frage, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu erfüllen sind.

Angesichts der weiteren Angleichung der nationalen Umsetzung der Vorschriften für den Zugang zum Beruf empfiehlt die IRU, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu entziehen, neben den bereits in der Verordnung festgelegten vier Kriterien zusätzliche Kriterien festzulegen. Es sollte vermieden werden, dass Unternehmen in die Mitgliedstaaten mit den lockersten gesetzlichen Kriterien für den Zugang zum Beruf ausweichen.

## Guter Ruf

Die Mitgliedstaaten wenden hinsichtlich der Haftung des Unternehmens, dessen Verkehrsleiters und dessen Fahrern, hinsichtlich der Bewertungsverfahren, die zum Verlust des guten Rufs führen und sich auf die Rehabilitation beziehen, sowie hinsichtlich der Gewichtung von in einem Aufnahmemitgliedstaat begangenen Verstößen unterschiedliche Normen an.

Die IRU könnte neue Vorschläge unterstützen, die zu einem besser abgestimmten EU-Rechtsrahmen für den Zugang zum Beruf und dessen Durchsetzung führen. Diese Vorschläge sollten die Unterschiede in den Rechtssystemen der Mitgliedstaaten berücksichtigen, aber die Möglichkeiten (in den Bereichen „Verhältnismäßigkeit“ und Festlegung der Haftung des Unternehmens, des Verkehrsleiters und / oder des Fahrers bei einem Verstoß) minimieren, die EU-Vorschriften unterschiedlich auszulegen, umzusetzen, durchzusetzen und davon abzuweichen. Insbesondere sollten die Vorschriften für das Rehabilitationsverfahren für diejenigen, die ihren guten Ruf verloren haben, weiter angeglichen werden, wobei jeder Mitgliedstaat ein Rehabilitationsverfahren einführen sollte.

## Niederlassung

Die Mitgliedstaaten interpretieren den Begriff „Briefkasten“-Firmen unterschiedlich, was die Möglichkeit offenlässt, solche Firmen zu gründen, ohne zwangsläufig gegen nationale oder EU-Vorschriften zu verstoßen. Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten manchmal nicht in der Lage, die Vorschriften aufgrund

der potenziellen steuerlichen Verluste oder der Durchsetzungskapazität durchzusetzen.

Die IRU betont, dass der weiteren Angleichung der einzelstaatlichen Umsetzungen Vorrang eingeräumt werden sollte, was durch die Abschaffung der Vorschrift erreicht werden könnte, die besagt, dass die „Mitgliedstaaten verlangen können, dass Niederlassungen in ihrem Hoheitsgebiet jederzeit auch weitere Dokumente auf ihrem Firmengelände aufbewahren.“ Hinsichtlich der Verpflichtung, wichtige Geschäftsdokumente auf dem Firmengelände im Mitgliedstaat der Niederlassung aufzubewahren, sollten der anhaltende Trend der Digitalisierung sowie die Tatsache, dass wichtige Geschäftsinformationen nicht mehr notwendigerweise im Papierformat zur Verfügung stehen müssen, ernsthaft berücksichtigt werden.

### Das europäische elektronische Register für Straßenverkehrsunternehmen (ERRU)

Die Mitgliedstaaten verfügen über mehrere verschiedene zuständige Behörden, weshalb es unterschiedliche Register gibt, die miteinander vernetzt

werden sollten. Die Vorschriften für den Zugriff auf das / die Register variieren ebenfalls. Es werden unterschiedliche Ansätze zur „Risikobewertung“ angewandt, die einen Vergleich zwischen den Mitgliedstaaten erschweren. Verstöße werden unterschiedlich gewichtet, einschließlich derjenigen, die in einem Aufnahmemitgliedstaat begangen werden.

Die IRU bedauert weitere Verzögerungen bei der Umsetzung des ERRU (ab dem 30. Januar 2019). Die IRU unterstützt ein entschiedenes Vorgehen der EK gegen jene Mitgliedstaaten, die das ERRU noch nicht vollständig umgesetzt haben. Darüber hinaus sollten die Anforderungen, welche Daten in das ERRU aufgenommen werden müssen, sowie die Zugriffsanforderungen (auch für technische Unterwegskontrollen) weiter angepasst werden. Es könnte untersucht werden, inwieweit die unterschiedlichen Register wie das ERRU, Tachonet oder das Verkehrstauglichkeitsregister weiter integriert werden könnten. Die Aufnahme von Informationen in das ERRU sollte auf Grundlage der Informationen der bestehenden Datenbanken und nicht durch neue Umfragen unter den und Informationsanfragen bei den Verkehrsunternehmen erfolgen. Der Verwaltungsaufwand sollte minimiert werden.



## 2. Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt

Die IRU hat bisher eine Reihe von Herausforderungen hinsichtlich der Verordnung (EG) 1071/2009 – Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt – identifiziert. Im Zusammenhang mit der kommenden Überarbeitung im Rahmen der „Straßeninitiativen“ bietet die IRU die folgenden politischen Leitlinien, um die derzeitigen Vorschriften zu verbessern.

### Anwendungsbereich der Vorschriften

In mehreren Mitgliedstaaten wird eine Zunahme der Nutzung von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen für den grenzüberschreitenden innereuropäischen Straßengüterverkehr beobachtet. Die meisten Mitgliedstaaten wenden nicht dieselben strengen Vorschriften für diese Fahrzeuge wie für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen an. Somit kann der Transport mit Fahrzeugen von unter 3,5 Tonnen viel flexibler und kostengünstiger erfolgen, was zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann.

Um Wettbewerbsverzerrungen durch die zunehmende Nutzung von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen für den grenzüberschreitenden innereuropäischen Güterverkehr innerhalb der EU zu bewältigen, unterstützt die IRU die Aufnahme des gewerblichen EU-Straßengüterverkehrs für solche Fahrzeuge in die EU-Vorschriften zum Marktzugang. Einige Mitgliedstaaten haben bereits den Grenzwert von 3,5 Tonnen gesenkt. Es wäre wichtig, festzulegen, wo die Grenze zu setzen ist (zum Beispiel 0 kg, 500 kg, 2800 kg), da diejenigen Mitgliedstaaten, die Vorschriften für solche Fahrzeuge eingeführt haben, nicht unbedingt die gleichen unteren Grenzen festgesetzt haben.

### Transportdokumente

Trotz der schnellen Digitalisierung der Gesellschaft und vieler Teile der Wirtschaft, einschließlich des Straßengüterverkehrs und der Logistik, ist das Papierformat für Kontrolldokumente im EU-Güterverkehrsrecht weiterhin maßgebend.

Die IRU fordert die Europäische Kommission auf, die Einführung und die vollständige Anerkennung elektronischer Dokumente (wie z. B. die elektronische Version der beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz und des elektronischen Frachtbriefs) im EU-Straßengüterverkehr aktiv zu verfolgen, da dies den Verwaltungsaufwand für Transportunternehmen verringern könnte.

### Kabotage

Die einzelnen Mitgliedstaaten legen die Vorschriften für die Kabotage im Straßengüterverkehr aufgrund fehlender, hinreichend klarer Leitlinien der Europäischen Kommission weiterhin unterschiedlich aus.

Die IRU ist der Auffassung, dass die derzeitigen Vorschriften für die Kabotage und deren Auslegung nicht grundlegend geändert werden sollten, was bedeutet, dass die Vorschriften in diesem Stadium nicht weiter liberalisiert und keine zusätzlichen Beschränkungen eingeführt werden sollten. Die Vorschriften sollten jedoch weiter geklärt werden, indem beispielsweise die Informationen der Europäischen Kommission über die Kabotage im Straßengüterverkehr in die Verordnung aufgenommen werden.

Um die Durchsetzung zu verbessern und zu erleichtern, sollte die derzeitige Liste der zu belegenden Elemente, die in Artikel 8.3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 angeführt ist, durch die Anforderung ersetzt werden, einen bestehenden papierbasierten Frachtbrief (wie z. B. den CMR-Frachtbrief) oder dessen elektronische Version an Bord des Fahrzeugs mitzuführen.

### Zusammenhang mit der Richtlinie 2006/1/EG zu gemieteten Fahrzeugen

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 enthält mehrere Bestimmungen, die auch die Vermietung von Fahrzeugen ohne Fahrer betreffen. Während die IRU keine weitere Liberalisierung oder Einschränkung befürwortet, muss eine Aktualisierung entweder der Verordnung oder der Richtlinie einheitlich sein und die Vorschriften für die Nutzung von gemieteten Fahrzeugen ohne Fahrer konsolidieren. Änderungen der Richtlinie 2006/1/EG sollten nicht indirekt zu einer weiteren Liberalisierung des Marktes oder zur Einführung neuer Beschränkungen führen.

Der Vorschlag der EK, Leitlinien für die Richtlinie 2006/1/EG vorzulegen, sollte sich auch auf die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 beziehen. Die IRU würde auch eine Harmonisierung der Richtlinie 2006/1/EG über gemietete Fahrzeuge und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über das befristete Mieten eines Fahrzeugs unterstützen, um ein Fahrzeug zu ersetzen, das während eines Transportvorgangs im Ausland eine Panne hatte.

## 3. Zugang zum internationalen Markt für Reise- und Linienbusse

Der Erfolg der jüngsten Öffnung der inländischen Linien- und Reisebusmärkte in mehreren EU-Mitgliedstaaten hat das wahre Potenzial dessen offenbart, was als sicherste, nachhaltigste und umfassendste Beförderungsalternative für europäische Bürger angesehen werden kann.

Die IRU legt hiermit eine Reihe von Vorschlägen für die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über den Zugang zum internationalen Markt für Linien- und Reisebusdienste vor, und zwar mit dem Ziel, die Entwicklung der Linien- und Reisebusbeförderung durch die Ankurbelung des Wettbewerbs zu unterstützen – zum Nutzen der Passagiere und zur Belohnung der Beförderungsunternehmen.

### Organisation nationaler und internationaler Linienverkehrsmärkte

Die IRU unterstützt die Schaffung eines gemeinsamen EU-Rahmens für den nichtdiskriminierenden Zugang zu Märkten in denjenigen EU-Mitgliedstaaten, die ihre Inlandsmärkte liberalisiert haben oder beabsichtigen, dies zu tun.

### Passagierterminals

Die IRU unterstützt die Bereitstellung gemeinsamer EU-Vorschriften für die Regelung von Passagierterminals (Busterminals und multimodale Terminals). Gemeinsame EU-Vorschriften müssen darauf abzielen, den nicht diskriminierenden und gleichberechtigten Zugang zu Passagierterminals, deren wesentliche Infrastruktur und Einrichtungen für alle Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, die ordnungsgemäß für die Bereitstellung des internationalen und innerstaatlichen Linienverkehrs, unabhängig von ihrem Niederlassungsmitgliedstaat, zugelassen sind. Gemeinsame EU-Vorschriften sollten die Definition eines Terminals, die Zuweisung von Zuständigkeiten, die Festlegung von Gebühren, Kapazitätszuweisungen sowie Kapazitätsengpässe umfassen.

### Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern und Schutz von Dienstleistungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Die IRU unterstützt eine Überarbeitung der Gründe und Kriterien für die Verweigerung von Genehmigungen für Linien- und Reisebusdienste mit dem Ziel, den Wettbewerb zugunsten der Passagiere zu fördern und das Unternehmertum zu belohnen. Obwohl Dienstleistungen, die im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erbracht werden, natürlich vor dem Wettbewerb geschützt werden sollten, sollte das Schutzniveau (Artikel 8 (d) und Artikel 15 (c) der Verordnung) für Linien- und Reisebusdienste, die im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erbracht werden, die gemäß einem wettbewerbsorientierten Ausschreibungsverfahren vergeben werden, höher sein als für im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erbrachte Dienstleistungen, die unmittelbar an interne Verkehrsunternehmen vergeben werden, und für Dienstleistungen, die von anderen Verkehrsträgern erbracht werden.

### Genehmigungsverfahren für den internationalen Linienverkehr und Kabotage

Die IRU unterstützt ein System, bei dem die Genehmigungsverfahren einfacher, klarer, schneller und transparenter sind als die derzeitige Praxis in den meisten EU-Mitgliedstaaten.

### Verwaltungsformalitäten

Die IRU schlägt vor, die Verwendung von Fahrtenblättern für den Gelegenheitsverkehr mit Reisebussen einzustellen und die Digitalisierung aller anderen Kontrolldokumente, einschließlich der Gemeinschaftslizenz, der Genehmigungen von Linienverkehrsdiensten und ihrer beglaubigten Kopien zu fördern.



## 4. Straßenbenutzungsgebühren

### Einführung

Fünfzehn Jahre Erfahrung und zwei Überarbeitungen der Eurovignetten-Gesetzgebung haben gezeigt, dass die Straßenbenutzungsgebühren nicht im Dienste einer fehlgeschlagenen Umstrukturierungspolitik stehen sollten.

Die IRU legt hiermit eine Reihe von Vorschlägen vor, um zu gewährleisten, dass die künftige Überarbeitung der Richtlinie (EG) Nr. 1999/62 die Ökologisierung des gewerblichen Straßenverkehrssektors (Straßengüterverkehr und kollektiver Linien- und Reisebusverkehr) „an der Quelle“ erleichtert.

### Ziel der Rechtsvorschriften

Die IRU ist der Auffassung, dass das Prinzip hinter den EU-Rechtsvorschriften zu den Straßenbenutzungsgebühren keine Bestrafung des gewerblichen Straßenverkehrssektors sein darf. Als Gegenleistung für seinen Beitrag sollte der gewerbliche Straßenverkehrssektor Vorteile und Anreize erhalten, die die weitere Verbesserung seiner Nachhaltigkeit weitestgehend erleichtern würden, d. h. seine wirtschaftliche und ökologische Leistung sowie seine gesellschaftliche Akzeptanz.

### Beitrag des europäischen Straßengüterverkehrssektors

Lkws decken innerhalb des aktuellen Eurovignetten-Rahmens 130 % ihrer Infrastruktur- und externen Kosten auf EU-Autobahnen über Infrastrukturgebühren, Kraftstoffverbrauchssteuern und Kraftfahrzeugsteuern. Jede Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie, die zu einer Erhöhung der Steuerlast für Güterkraftverkehrsunternehmen führen würde, könnte nur als Versuch gewertet werden, die Preise im Straßenverkehr künstlich zu erhöhen, und zwar ohne jede Rücksicht auf die tatsächlichen Infrastruktur- und externen Kosten.

### Beitrag des europäischen Linien- und Reisebussektors

Die IRU kann keine Überarbeitung der geltenden EU-Rechtsvorschriften über die Straßenbenutzungsgebühren unterstützen, die eine Erhöhung der Gebühren für den Linien- und

Reisebusverkehr zur Folge haben würde. Belege aus mehreren Ländern zeigen, dass der kollektive Linien- und Reisebusverkehr seine Infrastruktur- und externen Kosten bereits umfassend deckt. Wenn erwartet wird, dass der Sektor für seine Infrastruktur und Externalitäten mehr bezahlt, erwartet er eine gleichwertige Gegenleistung in Form von Vorteilen und Anreizen. Angesichts der kürzlich erfolgten Ankündigung der Kommission, die Weiterentwicklung des Linien- und Reisebusverkehrs mittels der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 zu unterstützen, ist die IRU der Auffassung, dass die Planung der Erhöhung des Steuerdrucks auf Linien- und Reisebusunternehmen im Hinblick auf dieses vorrangige politische Ziel kontraproduktiv sein würde.

### Erhebung von Infrastruktur- und externen Kosten für die verschiedenen Transportarten

Der gewerbliche Straßenverkehr erzielt bereits viel mehr als die Summe, die in die Straßeninfrastruktur investiert wird, und leidet in Bezug auf Energiebesteuerung und verschiedene Subventionen unter einer weniger vorteilhaften Behandlung als andere Verkehrsträger. Es besteht keine Transparenz darüber, ob die anderen Verkehrsträger ebenfalls für die Nutzung der Infrastruktur und Externalitäten genug zahlen. Die IRU fordert daher einen nichtdiskriminierenden Ansatz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, wobei auch andere Verkehrsträger ihre Infrastruktur- und externen Kosten vollständig decken sollten.

Die Einnahmen aus der Erhebung von Straßeninfrastruktur- und externen Kosten sollten in Straßenverkehrsprojekte zurückfließen, einschließlich Projekten im Zusammenhang mit der Infrastruktur und der Umweltleistung. Die Verwendung von Einnahmen aus der Erhebung von Straßeninfrastruktur- und externen Kosten für eine Quersubventionierung anderer Transportträger ist nicht akzeptabel.

### Vignetten- versus Mautsysteme

Die IRU ist gegen eine schrittweise Einstellung der Vignettensysteme. Die Mitgliedstaaten sollten zwischen Vignetten oder Mautgebühren wählen können. Es sollten keine Maßnahmen eingeführt werden, die dazu führen könnten, dass gewerblich

tätige Güterkraftverkehrsunternehmen für die Nutzung der Straßeninfrastruktur mehr bezahlen, als sie es bereits heute tun, da es Anzeichen dafür gibt, dass der Sektor bereits jetzt zu viel zahlt. Es darf zu keiner Doppelzahlung kommen. Darüber hinaus sind die anfänglichen Investitions- und Wartungskosten für elektronische Mautsysteme deutlich höher als für Vignettensysteme.

## Externe Kosten

Für die IRU sollte die Erhebung externer Kosten nicht zwingend sein – die Entscheidung sollte den Mitgliedstaaten überlassen werden, wie dies derzeit der Fall ist. Es sollten keine anderen Externalitäten in den Geltungsbereich der Rechtsvorschriften einbezogen werden. Das Risiko einer Doppelzahlung besteht bei CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im Allgemeinen durch die Kraftstoffbesteuerung bereits internalisiert werden. Die Unfallkosten werden auch auf nationaler Ebene durch Versicherungs- und Strafsysteme bereits internalisiert. Es muss mehr Transparenz geschaffen werden, ohne dass zusätzliche externe Kosten erhoben werden.

Studienergebnisse zeigen, dass der Straßengüterverkehrssektor bereits mehr als genug in Form von Steuern, Gebühren und Abgaben zahlt, um die externen Kosten zu decken, die derzeit nicht im Geltungsbereich der Eurovignetten-Richtlinie enthalten sind. Selbst bei einer Aufnahme der Unfallkosten und Klimawandelkosten in die Liste der externen Kosten, die im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie anfallen, würde der Straßengüterverkehrssektor nach wie vor mehr als 100 % der Infrastruktur- und externen Kosten mit dem derzeitigen Steuersystem decken.

## Erhebung von Staugebühren

Nach Ansicht der IRU trägt der Verkehrssektor bereits die Staukosten hinsichtlich des Ressourcen- und Zeitverlusts und in Bezug auf die zusätzlichen Kosten. Jede Form von zusätzlichen Gebühren für Staus, auch die derzeit zulässige Differenzierung, wird als inakzeptable Doppelzahlung und Strafe angesehen. Dem Straßengüterverkehrssektor sollten konkrete, alternative Optionen zur Vermeidung von Staus geboten werden, wie zum Beispiel eine 24-Stunden-Nutzung der Infrastruktur, anstatt einen größeren Spielraum für die Erhebung von Staugebühren einzuführen. Der kollektive Linien- und Busverkehr muss als mögliche Lösung für die Stauprobleme angesehen werden. So ersetzen Linien- und Reisebusse mehr als 30 Autos auf der Straße und tragen bereits dazu bei, das europäische Mobilitätssystem nachhaltiger zu gestalten.

## Zweckbestimmung

Die IRU ist der Ansicht, dass die Einnahmen aus der Erhebung von Straßeninfrastruktur- und externen Kosten in Straßenverkehrsprojekte zurückfließen sollten, einschließlich Projekten im Zusammenhang mit der Infrastruktur und der Umweltleistung. Diese Einnahmen dürfen nicht für eine Quersubventionierung anderer Transportarten verwendet werden. Wenn erwartet wird, dass der gewerbliche Straßenverkehrssektor für seine Infrastrukturkosten und Externalitäten mehr bezahlt, wird er eine entsprechende Rendite in Form von Leistungen und Anreizen erwarten, die die weitere Verbesserung seiner Nachhaltigkeit voll unterstützen würden.

## Implementierung von EETS

Die IRU unterstützt die EETS-Ziele als „ein fahrzeugseitiges Bordgerät (OBU) – ein Vertrag – eine Rechnung“, wobei ein einziger Markt etabliert werden würde und sich die Straßengüterverkehrsunternehmen für einen Anbieter, einen Vertrag und eine Rechnung entscheiden könnten, was die Kosten und den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen reduzieren würde. Diese Lösung wäre eine beträchtliche Kostenersparnis, da die Unternehmen nur Verwaltungsgebühren an einen Anbieter zahlen und nur in ein elektronisches System investieren müssten, um die Benutzungsgebühren zu bezahlen. Diese Lösung erfordert einen verbindlichen Fahrplan, um bestehende und neue Systeme für alle EU-Mitgliedstaaten zu schaffen, die ein interoperables Mautsystem betreiben. Mautgebühren müssen bestehende Verträge „öffnen“ und dürfen neue Verträge nicht auf nationale Märkte beschränken. Die technische Harmonisierung der nationalen elektronischen Mautsysteme muss gewährleistet sein, und die EETS-Anbieter müssen eventuell verpflichtet werden, eine einzige Finanzgarantie für die gesamte EU vorzulegen.

Die Öffnung des Binnenmarktes für elektronische Mautsysteme sollte zu einer Gesamtkostensenkung für EU-Transportunternehmen führen und bei Verwendung von EETS im Vergleich zu nationalen und lokalen Anbietern nicht zu höheren Maut- oder Benutzungsgebühren führen.

## 5. Sozialvorschriften im Straßenverkehr und deren Durchsetzung

Für die bevorstehende Überarbeitung des Rechtsrahmens für den Straßenverkehr befürwortet die IRU eine Klärung und Vereinfachung der bestehenden offenen Fragen statt der Einführung neuer Rechtsvorschriften sowie eine transparentere und effektivere Durchsetzung.

Im Allgemeinen wird der Rahmen der EU-Vorschriften von der Branche akzeptiert, und die Straßenverkehrsunternehmen haben es geschafft, ihre Geschäftsmodelle gemäß und in Übereinstimmung mit den Vorschriften zu gestalten, obwohl einige Bestimmungen weiterhin unklar sind oder unterschiedlichen nationalen Auslegungen und Durchsetzungspraktiken unterliegen.

### Klärung

Die IRU schlägt vor, die folgenden Konzepte in den Vorschriften für die Sozialgesetzgebung, den Zugang zum Beruf und zum Markt sowie digitale Fahrtenschreiber abzuklären: wöchentliche Ruhezeiten in der Kabine, Aufzeichnung anderer Arbeiten, Aufzeichnung von Zeiträumen außerhalb des Fahrzeugs, Bereitschaftszeiten und Fährschiff-Regeln. Neben diesen Bestimmungen wurden in den TRACE- und CLOSER-Projekten weitere Definitionen und Bestimmungen festgelegt, die einer weiteren Klärung bedürfen, wie etwa die Kabotageprobleme (Beginn / Ende der Kabotage, Multistopp-Fahrten usw.), Aufzeichnung gemischter Aktivitäten, Berechnung häufiger Pausen (ECJ Charlton-Fall C116/9), verlängerte tägliche Fahrzeiten (und die Frage, wenn eine verlängerte tägliche Fahrzeit in zwei Wochen fällt, für welche Woche diese längere tägliche Fahrt zu verbuchen ist), Situation in der ersten Fahrstunde bei Mehrfahrerbetrieb sowie die Definition der Fahrt.

### Flexibilität / Vorschriften sind nicht an die Bedürfnisse des Sektors angepasst

Die IRU unterstützt, dass bestimmte Vorschriften flexibler angewendet werden, um unvorhergesehene Umstände zu berücksichtigen, die die Einhaltung der Vorschriften behindern. Zum Beispiel könnten die Vorschriften flexibler angewendet werden, damit der Fahrer seine tägliche / wöchentliche Ruhezeit zu Hause oder in seinem Einsatzzentrum in Anspruch nehmen kann,

wenn nur eine unbedeutende zusätzliche Zeitspanne (Entfernung) erforderlich ist, um das Ziel zu erreichen. Eine größere Flexibilität bei der Anwendung der Vorschriften könnte für lokale Multistopp-Fahrten und für andere spezifische Arten des Kraftverkehrs in Betracht gezogen werden. Die Verkehrsunternehmen würden von der zusätzlichen Flexibilität profitieren, da sie die Transportproduktivität verbessern würde, aber sie würde auch die Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer verbessern, da diese ihre tägliche / wöchentliche Ruhezeit nicht unterwegs verbringen müssten.

### Spezifische IRU-Vorschläge für die Personenbeförderung

Die Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr ist besonders besorgniserregend, da ihre Merkmale (z. B. Saisonalität und unterschiedliche Fahrtzyklen) nicht den geltenden Bestimmungen der Verordnung 561/2006 entsprechen. Die Anforderungen an die eher starre wöchentliche Ruhezeit, die 12-Tage-Regelung und die Verteilung über den Tag führen dazu, dass dieses Segment sein Potenzial nicht voll ausschöpfen kann, und zwar nicht nur aus Sicht des Verkehrsunternehmens, sondern auch aus Sicht des Fahrers. Daher unterstützt die IRU nachdrücklich, dass eine angemessene 12-Tage-Regelung, die wöchentliche Ruhezeit und die Verteilung über den Tag als Ausnahmeregelungen für den Personenbeförderungssektor hinsichtlich der allgemeinen Fahr- und Ruhezeitvorschriften für den Güter- und Personenverkehr behandelt werden.

Hinsichtlich der Infrastruktur gibt es Probleme im Zusammenhang mit fehlenden innerstädtischen Parkplätzen und insbesondere mit fehlenden Maßnahmen zur Vereinfachung der kollektiven Personenbeförderung mit dem Bus (einschließlich Touristenbusse).

### Arbeitszeit

Die IRU ist der Auffassung, dass es die Richtlinie 2002/15 schwieriger gestaltet, die bestehenden komplexen Vorschriften für Fahrer und Verkehrsunternehmen einzuhalten, und dass deren Anforderungen zu einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Verkehrsunternehmen führen. Es sollte geprüft werden, ob ein ausreichender

Schutz der Fahrer nicht bereits durch die Verordnung 561/2006, in Kombination mit der Richtlinie 2003/88 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, gewährleistet ist. Es sollte auch analysiert werden, ob eine Zusammenführung der Verordnung 561/2006 und der Richtlinie 2002/15 ins Auge gefasst werden kann, vorausgesetzt, dass keine operative Flexibilität verloren geht, vor allem im Hinblick auf die Definitionen der Bereitschafts- und Arbeitszeiten.

Obwohl die IRU einer Diskussion über eine solche potenzielle Zusammenführung prinzipiell offen gegenübersteht, müssen die Auswirkungen dieser regulatorischen Maßnahme gründlich geprüft und die Wechselwirkungen mit der Richtlinie 2003/88 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung analysiert werden.

## Höhe von Strafen

Die stark variierenden Strafmaßnahmen sind ein großes Problem, das zu einem hohen Maß an Unsicherheit unter den Verkehrsunternehmen dahingehend führt, wie eine bestimmte Vorschrift in einem bestimmten Mitgliedstaat ausgelegt, umgesetzt und angewendet und ein Verstoß bestraft wird. Einige Verkehrsunternehmen erzwingen eine Inspektion in einem bestimmten Mitgliedstaat, um zu vermeiden, in einem anderen Mitgliedstaat eventuell bestraft zu werden, in dem die Strafen höher sind. Die IRU unterstützt jedoch nicht den Vorschlag der EK, Mindestanforderungen hinsichtlich der Höhe und Art von Strafen festzusetzen; dies sollte den nationalen Entscheidungsträgern überlassen werden.

Die IRU hat aktiv an der Kategorisierung von Verstößen mitgewirkt und erachtet diese als eine der wichtigsten Voraussetzungen für das reibungslose Funktionieren des EU-Straßengüterverkehrsmarkts. Hierbei sollten Unterlassungen von Verwaltungsakten oder einfache menschliche Fehler (über die das Unternehmen eine äußerst eingeschränkte Kontrolle hat, wenn diese vom Fahrer begangen werden) nicht mit derselben Strenge behandelt werden wie ein Verhalten, das die Straßensicherheit direkt gefährdet, oder wie eine vorsätzliche Fälschung oder Manipulation. In diesem Sinne muss die Klassifizierung von Verstößen nur diejenigen Verstöße umfassen, die das Risiko eines Todesfalls oder einer schwerwiegenden Verletzung als direkte Folge haben.

## Durchsetzung

Die IRU befürwortet eine auf Informationen basierte Durchsetzung auf Grundlage einer zunehmenden

Verwendung von elektronischen Dokumenten, abgestimmter Risikobewertungssysteme, eines elektronischen Datenaustauschs und verstärkter Unternehmenskontrollen. Dies würde zu gleichen Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehrssektor führen. Die IRU unterstützt prinzipiell die Angleichung der Durchsetzungspraktiken, also könnte auch die Synchronisierung der Markt- und Sozialkontrollen unterstützt werden. Das Ziel sollte nicht eine Erhöhung der Anzahl an Inspektionen sein, sondern eine verbesserte Effizienz der Durchsetzung, wobei die Mindestanzahl an Überprüfungen mit einer risikobasierten Bewertung verknüpft werden könnte. Sowohl technische Unterwegskontrollen als auch Unternehmensüberprüfungen bleiben auch weiterhin gültige Durchsetzungsinstrumente.

*Das europäische elektronische Register für Straßenverkehrsunternehmen (ERRU):* Die IRU betont die Notwendigkeit, das ERRU endgültig einsatzbereit zu machen. Die IRU unterstützt ein entschiedenes Vorgehen der EK gegen jene Mitgliedstaaten, die das ERRU noch nicht vollständig umgesetzt haben. Darüber hinaus sollten die Anforderungen, welche Daten in das ERRU aufgenommen werden müssen, sowie die Zugriffsanforderungen (auch für technische Unterwegskontrollen) weiter angepasst werden. Es könnte untersucht werden, inwieweit die unterschiedlichen Register wie das ERRU, Tachonet oder das Verkehrstauglichkeitsregister weiter integriert werden könnten. Die Aufnahme von Informationen in das ERRU sollte auf Grundlage der Informationen der bestehenden Datenbanken und nicht durch neue Umfragen unter den und Informationsanfragen bei den Verkehrsunternehmen erfolgen. Der Verwaltungsaufwand sollte minimiert werden.

*Online-Plattform:* Es sollte eine Plattform geschaffen werden, auf der Mitgliedstaaten umfassende Informationen in Bezug auf geltende nationale Vorschriften, rechtliche Auslegungen, nationale Durchsetzungspraktiken, Dokumentationen und sonstige Anforderungen veröffentlichen können.

*Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und Schulungen:* Die IRU unterstützt eine von der EK angeregte Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten. Die IRU unterstützt zudem die Einführung von Schulungsvorschriften für Vollzugsbeamte, ähnlich derjenigen, die in der Verordnung (EK) Nr. 165/2014 für andere Bereiche dargelegt sind, wobei auf den bestehenden Initiativen wie TRACE und CLOSER aufgebaut wird.

*Niederlassung:* Die IRU beabsichtigt, die potenzielle Einführung einer Mindestanzahl an Überprüfungen der Niederlassungsbedingungen und von Mindeststandards

für solche Überprüfungen weiter zu evaluieren. Auf der anderen Seite darf dies nicht dazu führen, dass die Behörden der Mitgliedstaaten die Kontrollen nur zu dem Zweck verstärken, um die Grenzwerte formell einzuhalten.

*Durchsetzung der Kabotagevorschriften:* Um die Durchsetzung zu verbessern und zu erleichtern, sollte die derzeitige Liste der zu belegenden Elemente, die in Artikel 8.3 der Verordnung (EK) Nr. 1072/2009 angeführt ist, durch die Anforderung ersetzt werden, einen

bestehenden papierbasierten Frachtbrief (wie z. B. den CMR-Frachtbrief) oder dessen elektronische Version an Bord des Fahrzeugs mitzuführen. Die Einführung von Mindeststandards und einer Mindestanzahl von Überprüfungen im Falle von Kabotage sollte ebenfalls überdacht werden. Auf der anderen Seite darf dies nicht dazu führen, dass die Behörden der Mitgliedstaaten die Kontrollen nur zu dem Zweck verstärken, um die Grenzwerte formell einzuhalten. Auch die Tatsache, dass die Kabotageaktivitäten in einigen Ländern gering sind, muss berücksichtigt werden.







**IRU**

La Voie-Creuse 16, CP 44  
CH-1211 Geneva 20, Switzerland  
+41-22-918 27 00 (tel)  
+41-22-918 27 41 (fax)  
[iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)

[iru.org](http://iru.org)

