



Streit um das EU Mobility Package I

15 Nichtigkeitsklagen vor dem EuGH

09.11.2023 | Dr. Guido Belger, Leiter Recht im BGL



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

- Die EU-Verkehrspolitik ist politisch kontrovers, weil sie eine Vielzahl verschiedener und in den Mitgliedstaaten teils gegenläufiger Interessen berührt.
- Der EuGH muss den Vorwurf widerlegen, dass sich wesentliche Regelungen des Mobility Package I zu sozialen Aspekten der Fahrenden und der Wettbewerbsbedingungen im gewerblichen Straßengüterverkehr wie ein gezielter und damit zugleich binnenmarktwidriger Angriff gegen die osteuropäische Transportbranche zum Schutz der westeuropäischen Unternehmen ausnimmt.



- **I. Einleitung**
- **II. Der europäische Rahmen**
- **III. Überblick: Inhalt der in Streit stehenden Regelungen**
- **IV. Klagen vor dem EuGH**
- **V. Compliance-Bestimmungen in den Lieferketten**
- **VI. Fazit**



- *Anfang Juli 2020 wurden nach mehrjährigen Verhandlungen auf Ebene der Europäischen Union wesentliche Teile des EU Mobility Package I - mit den Verordnungen (EU) 2020/ 1054 und (EU) 2020/ 1055 und der Richtlinie (EU) 2020/ 1057 - verabschiedet und am 31.07.2020 im Amtsblatt der EU veröffentlicht.*



II. DER EUROPÄISCHE RAHMEN



„Der technologische Wandel betrifft alle Teile der Gesellschaft und der Wirtschaft und verändert das Leben der EU-Bürger. Auch der Verkehr ist von dieser Entwicklung nicht ausgenommen. Neue Technologien verändern die Mobilitätslandschaft radikal. Diese Situation konfrontiert die EU und ihre Wirtschaftsbranche mit der Herausforderung, dass sie sich in den Bereichen Innovation, Digitalisierung und Verringerung der CO2-Emissionen eine globale Führungsrolle sichern müssen. Die Kommission hat daher ein breit angelegtes Konzept in Form der drei Mobilitätspakete „Europa in Bewegung“ vorgelegt, um sicherzustellen, dass diese politischen Prioritäten in den Mobilitäts-Strategien der EU zum Tragen kommen.“

COM(2018) 279, final



II. DER EUROPÄISCHE RAHMEN



➤ The Big Picture





Mobility Package I

- Saubere, wettbewerbsfähige u. vernetzte Mobilität für alle¹
- Änderungen zum Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrs-unternehmers²
- Lenk- und Ruhezeiten³
- Arbeitszeit und Entsendung von Arbeitnehmern⁴
- Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterverkehr⁵
- Interoperabilität elektronischer Mautsysteme⁶
- Eurovignette⁷

¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Europe on the Move agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all, COM (2017) 283 final (May 31, 2017).

² Regulation 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations 1071/2009, 1072/2009 and 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector; OJ L 249, 31.07.2020, p. 17-32.

³ Regulation 2020/1054 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulation 561/2006 as regards minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) No 165/2014 as regards positioning by means of tachographs; OJ L 249, p. 1-16; Directive 2020/1057 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector and amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and Regulation 1024/2012; OJ L 249, P. 49-65.

⁴ Directive 2022/738 of the European Parliament and of the Council of 6 April 2022 amending Directive 2006/1/EC on the use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road; OJ L 137, 16.05.2022, p. 1-6.

⁵ Directive 2019/520 of the European Parliament and of the Council of 19 Mar. 2019 on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees in the Union; OJ L 91, 29.03.2019, p. 45-76.

⁶ Directive 2022/362 of the European Parliament and of the Council of 24 Feb. 2022 amending Directives 1999/62/EC, 1999/37/EC and (EU) 2019/520, as regards the charging of vehicles for the use of certain infrastructures; OJ L 69, 04.03.2022, p. 1-39.





Mobility Package II

- Verwirklichung emissionsarmer Mobilität¹
- Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt²
- Beförderung im kombinierten Güterverkehr³
- Saubere und energieeffiziente Fahrzeuge⁴
- Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁵

¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Delivering on low-emission mobility. A European Union that protects the planet, empowers its consumers and defends its industry and workers, COM (2017) 675 final (Nov. 8, 2017).

² Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international market for coach and bus services, COM (2017) 647 final (May 31, 2017).

³ Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States, COM (2017) 648 final (Nov. 8, 2017).

⁴ Directive 2019/1161 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles; OJ L 188, 12.07.2019, p. 116-130.

⁵ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Towards the broadest use of alternative fuels, COM (2017) 652 final (Nov. 8, 2017) and Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, COM (2021) 559 final (July 14, 2021).





Mobility Package III

- Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2020-2030¹
- Vernetzte und automatisierte Mobilität²
- CO₂-Emissionsnormen für Lkw (ergänzt durch einen Aktionsplan für Batterien)³
- Straffung von Genehmigungsverfahren für Projekte im Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)⁴
- Digitales Umfeld für den Informationsaustausch im Verkehrsbereich⁵

¹ Committee on Transport and Tourism, Report on the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Recommendations on next steps towards 'Vision Zero' (June 6, 2021), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_EN.html

² Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future, COM (2018) 283 final (May 17, 2018).

³ Regulation 2019/1242 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 setting CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and amending Regulations 595/2009 and 2018/956 of the European Parliament and of the Council and Council Directive 96/53/EC; OJ L 198, 25.07.2019, p. 202-240.

⁴ Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank on the Implementation of the Strategic Action Plan on Batteries: Building a Strategic Battery Value Chain in Europe, COM (2022) 709 final (Dec. 9, 2022).

⁵ Directive 2021/1187, of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network (TEN-T); OJ L 258, 20.07.2021, p. 1-13.



III. ÜBERBLICK: REGELUNGEN



- **VERORDNUNG (EU) 2020/1054 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES** vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreiber
- **VERORDNUNG (EU) 2020/1055 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES** vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor
- **RICHTLINIE (EU) 2020/1057 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES** vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012



III. ÜBERBLICK: REGELUNGEN



„Ein wichtiger Baustein im Kampf gegen Sozial- und Lohndumping im EU-weiten Straßentransportsektor sind die Neuregelungen durch das sogenannte Mobilitätspaket I.“

„Es enthält sowohl Regelungen zu sozialen Aspekten der Fahrenden (Lenk- und Ruhezeiten, spezielle Entsendebestimmungen), die den gewerblichen Straßenverkehr betreffen, als auch Regelungen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Straßentransportsektor (Eindämmung von Briefkastenfirmen und Lohndumping).“

Bundestagdrucksache 20/3810, S.8



III. ÜBERBLICK: REGELUNGEN



Lenk- und Ruhezeiten, digitaler Tachograph:

VO (EU) 2020/1054 zur Änderung der VO (EG) Nr. 561/2006 und der VO (EU) Nr. 165/2014

Anwendung der Vorschriften für Fahrzeuge ab 3,5 t	Anwendung der Vorschriften für Fahrzeuge ab 2,5 t (ab 2026)
Auslegung Kabinenverbot (EuGH, Rs C-102/16)	Klarstellung Kabinenverbot
Abwechselnd verkürzte und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit	2 aufeinanderfolgende verkürzte wöchentliche Ruhezeiten
Überschreitung der Lenkzeit nur zur Parkplatzsuche in Notsituationen	Überschreitung der Lenkzeit (1-2 Std.) auch zur Erreichung des Heimatstandortes in Notsituationen
Keine Rückkehr des Fahrers	Rückkehrrecht des Fahrers alle 4 Wochen
verpflichtende Nutzung des „intelligenten“ Tachografen ab 2034	Verpflichtende Nutzung des intelligenten Tachografen der 2. Generation ab 2025



III. ÜBERBLICK: REGELUNGEN



Berufs- und Marktzugang:

VO (EU) 2020/1055 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009

Geltung ab 3,5 t zGM	Geltung ab 2,5 t zGM bei grenzüberschreitenden Verkehren
Keine Rückkehrpflicht des Fahrzeugs	Rückkehrpflicht des Fahrzeugs alle 8 Wochen als Voraussetzung einer ordnungsgemäßen Niederlassung
Keine Karenzzeit („cooling-off“) im Anschluss an eine Kabotageperiode in einem Mitgliedsstaat	Karenzzeit („cooling-off“) von 4 Tagen im Anschluss an eine Kabotageperiode in einem Mitgliedsstaat
Keine Eigenkapitalnachweis für kleine Fahrzeuge erforderlich	Eigenkapital in Höhe von 1.800 bzw. 900 Euro für Kraftfahrzeuge zwischen 2,5 t und 3,5 zGM



III. ÜBERBLICK: REGELUNGEN



Entsendung:

Richtlinie (EU) 2020/1057 zur Festlegung spezifischer Regelungen für den Transportsektor (RL 96/71/EG; 2014/67/EU; RL 2006/22/EG)

Keine spezifischen Regeln für den Transportsektor	Spezifische Regeln für den Transportsektor
Viele unterschiedliche Anwendungsmodalitäten in den EU-Mitgliedstaaten (z.B. Repräsentanten)	Einheitliche Anwendung in allen EU-Mitgliedsstaaten mit „abgeschlossener“ Liste
In Deutschland: Anwendung der Entsenderegeln/Mindestlohn auf alle Fahrten mit Ausnahme des Transits (ausgesetzt)	Anwendung der Entsenderegeln auf Kabotage und grenzüberschreitende nicht-bilaterale Verkehre
Weniger stark formalisierte Zusammenarbeit der EU-Mitgliedsstaaten zur Durchsetzung	Mindestanforderungen für grenzüberschreitende Kontrollen der Entsendung



➤ Anliegen der EU-Kommission:

Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses und Erreichung einer kohärenten Umsetzung der neuen Vorschriften. Daher Veröffentlichung von FAQs auf der Internetseite der EU-Kommission.

- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-02/qa_mobipack_part_i_de.pdf
- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-11/qa_mobipack_part_ii_de.pdf

Wichtig: Auslegungshinweise, von EU-Kommission oder vom BMVI, sind rechtlich nicht bindend. Für die Auslegung von Unionsrecht ist ausschließlich der EuGH zuständig.



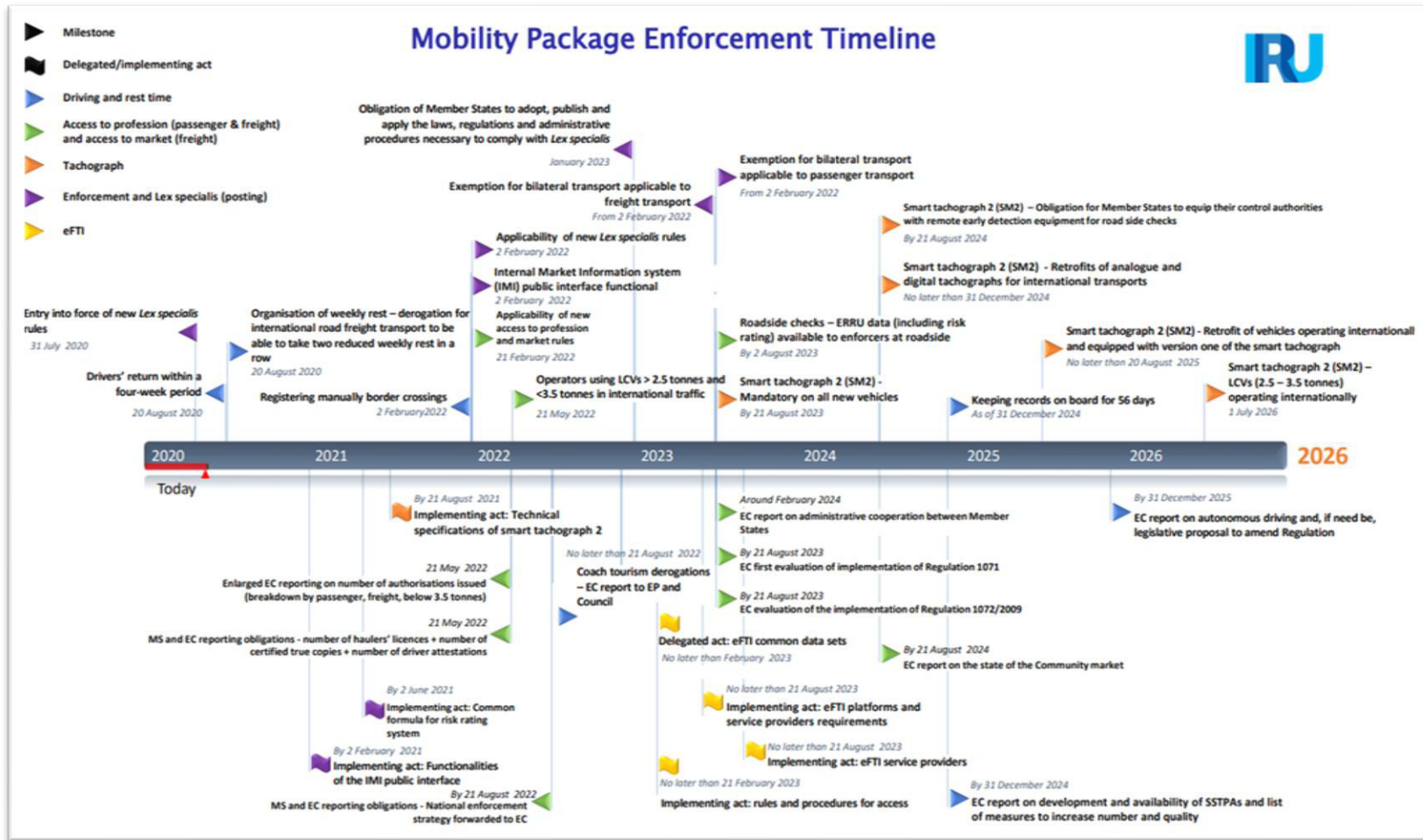
III. ÜBERBLICK: REGELUNGEN



- Geltung der Vorschriften der **VO (EU) 2020/1054** (Sozialvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer) bereits seit Inkrafttreten am 20. August 2020
- Geltung der Vorschriften der **VO (EU) 2020/1055** (Berufs- und Marktzugang) seit dem 21. Februar 2022; hinsichtlich der Einbeziehung kleiner Fahrzeuge zwischen 2,5 und 3,5 t zGM seit dem 21. Mai 2022
- Geltung der Vorschriften der **RL (EU) 2020/1057**, d.h. deren Pflicht zur Anwendung und Umsetzung in innerstaatliches Recht, seit dem 02. Februar 2022



III. ÜBERBLICK: REGELUNGEN



[https://antram.pt/attachments/upload/Informac%C3%A7%C3%A3o%20Jur%C3%AC%83o%20Jur%C3%AC%81dica/Pacote%20Rodov%20i%20C3%A1rio/IRU_Timeline_Mobility_Package_implementation_deadlines_FINAL_AUGUST_2020....pdf#:~:text=Implementing%20act%3A%20eFTI%20platforms%20and%20service%20providers%20requirements,and%20procedures%20for%20access%20by%2031%20December%202024%20\(abgerufen%20am%2006.11.2023\)](https://antram.pt/attachments/upload/Informac%C3%A7%C3%A3o%20Jur%C3%AC%83o%20Jur%C3%AC%81dica/Pacote%20Rodov%20i%20C3%A1rio/IRU_Timeline_Mobility_Package_implementation_deadlines_FINAL_AUGUST_2020....pdf#:~:text=Implementing%20act%3A%20eFTI%20platforms%20and%20service%20providers%20requirements,and%20procedures%20for%20access%20by%2031%20December%202024%20(abgerufen%20am%2006.11.2023))

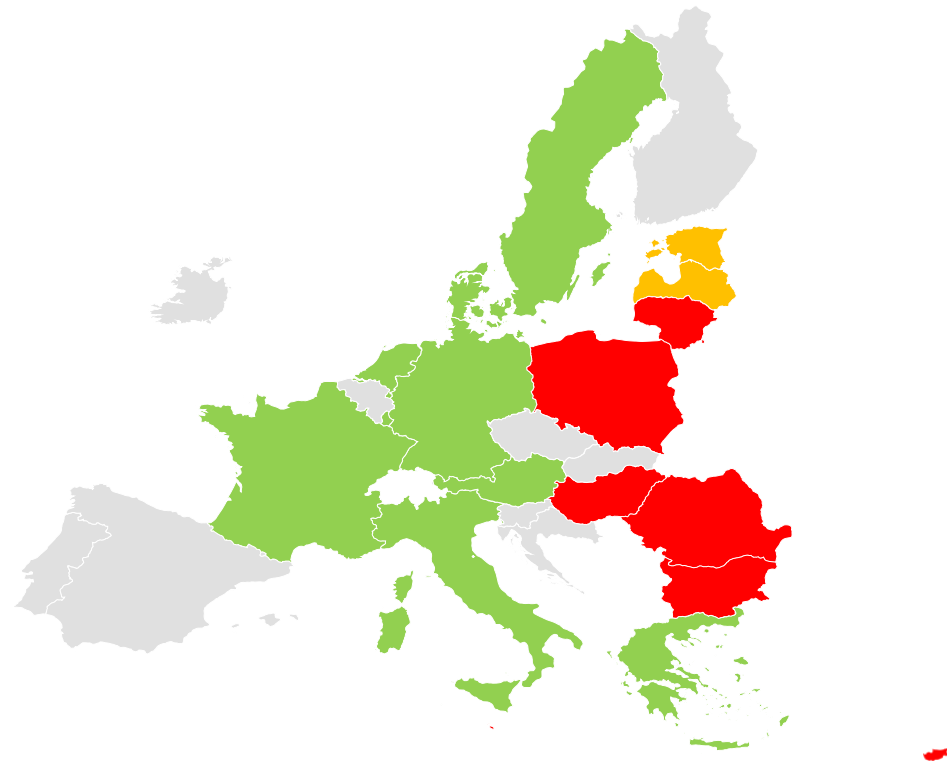


- Unmittelbar nach Verabschiedung der EU-Rechtsakte (VO (EU) 2020/1054, VO (EU) 2020/1055, RL (EU) 2020/1057 haben **sieben EU-Staaten (Litauen¹, Bulgarien², Rumänien³, Zypern⁴, Ungarn⁵, Malta⁶ und Polen⁷)** gegen wesentliche Bestimmungen der Rechtsakte Nichtigkeitsklage (Art. 263 AEUV) beim EuGH eingereicht, teilweise auch mit Anträgen auf vorläufigen Rechtsschutz⁸.
- Die Klagen richten sich gegen das Europäische Parlament und den Rat der Europäischen Union.

1. Rs. C-541/20 und C-542/20.
2. Rs. C-543/20, C-544/20 und C-545/20.
3. Rs. C-546/20, C-547/20 und C-548/20.
4. Rs. C-549/20 und 550/20.
5. Rs. C-551/20.
6. Rs. C-552/20.
7. Rs. C-553/20, C-554/20 und C-555/20.
8. Rs. C-541/20 R, C-545/20 R und C-547/20 R.



IV. KLAGEN VOR DEM EUGH



➤ Art. 263 AEUV (Nichtigkeitsklage)

Der Gerichtshof der Europäischen Union überwacht die Rechtmäßigkeit der Gesetzgebungsakte sowie der Handlungen des Rates, der Kommission und der Europäischen Zentralbank, soweit es sich nicht um Empfehlungen oder Stellungnahmen handelt, und der Handlungen des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates mit Rechtswirkung gegenüber Dritten. Er überwacht ebenfalls die Rechtmäßigkeit der Handlungen der Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union mit Rechtswirkung gegenüber Dritten.

Zu diesem Zweck ist der Gerichtshof der Europäischen Union für Klagen zuständig, die ein Mitgliedstaat, das Europäische Parlament, der Rat oder die Kommission wegen Unzuständigkeit, Verletzung wesentlicher Formvorschriften, Verletzung der Verträge oder einer bei seiner Durchführung anzuwendenden Rechtsnorm oder wegen Ermessensmissbrauchs erhebt.

Der Gerichtshof der Europäischen Union ist unter den gleichen Voraussetzungen zuständig für Klagen des Rechnungshofs, der Europäischen Zentralbank und des Ausschusses der Regionen, die auf die Wahrung ihrer Rechte abzielen.

Jede natürliche oder juristische Person kann unter den Bedingungen nach den Absätzen 1 und 2 gegen die an sie gerichteten oder sie unmittelbar und individuell betreffenden Handlungen sowie gegen Rechtsakte mit Verordnungscharakter, die sie unmittelbar betreffen und keine Durchführungsmaßnahmen nach sich ziehen, Klage erheben.

In den Rechtsakten zur Gründung von Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union können besondere Bedingungen und Einzelheiten für die Erhebung von Klagen von natürlichen oder juristischen Personen gegen Handlungen dieser Einrichtungen und sonstigen Stellen vorgesehen werden, die eine Rechtswirkung gegenüber diesen Personen haben.

Die in diesem Artikel vorgesehenen Klagen sind binnen zwei Monaten zu erheben; diese Frist läuft je nach Lage des Falles von der Bekanntgabe der betreffenden Handlung, ihrer Mitteilung an den Kläger oder in Ermangelung dessen von dem Zeitpunkt an, zu dem der Kläger von dieser Handlung Kenntnis erlangt hat.



IV. KLAGEN VOR DEM EUGH



➤ **Art. 278 AEUV (Keine aufschiebende Wirkung; Vollzugsaussetzung)**

Klagen bei dem Gerichtshof der Europäischen Union haben keine aufschiebende Wirkung. Der Gerichtshof kann jedoch, wenn er dies den Umständen nach für nötig hält, die Durchführung der angefochtenen Handlung aussetzen.



➤ Ausgewählte in Streit stehende Regelungen

- VO (EU) 2020/1054
 - Rückkehrrecht des Fahrpersonals
 - Kabinenverbot
- VO (EU) 2020/1055
 - Rückkehrpflicht des Fahrzeugs
 - Kabotage
- RL (EU) 2020/1057
 - Entsendung

➤ Klagegründe

- Verstoß gegen Arbeitnehmerfreizügigkeit (Art. 45 AEUV)
- Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot (Art. 18 AEUV)
- Verstoß gegen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (Art. 5 Abs. 4 EUV)
- Ungerechtfertigte Beschränkung der Niederlassungsfreiheit (Art. 49 AEUV)
- Verstoß gegen Grundsätze eines ordnungsgemäßen Gesetzgebungsverfahrens
- Verstoß gegen Umwelt- und Klimaschutzpolitik (Art. 3 Abs. 3 EUV, Art. 11 und Art. 191 AEUV)
- Nichtbeachtung der Besonderheiten der Gemeinsamen Verkehrspolitik (Art. 90 ff. AEUV)



V. COMPLIANCE-BESTIMMUNGEN



- **Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017**
- **Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz**
- **Hinweisgeberschutzgesetz**

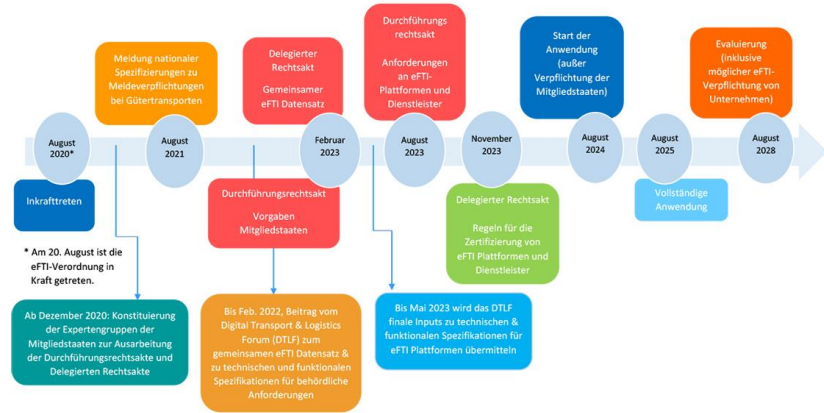


EXKURS: EFTI-VO UND eCMR-FRACHTBRIEF

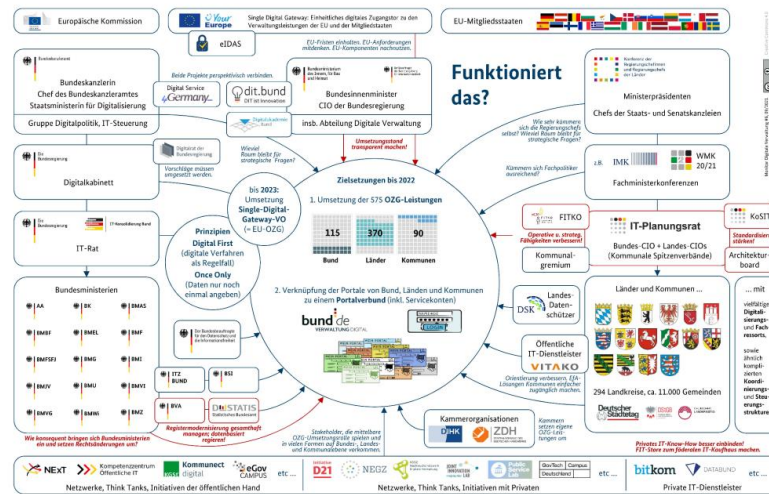


➤ Als „Best Practice-Beispiel“ für die Anwendung der Bestimmungen der eFTI-VO für die Zukunft wird aktuell der eCMR-Frachtbrief genannt, um die Einhaltung der Kabotagebestimmungen im europäischen Straßengüterverkehr besser kontrollieren zu können und illegale Kabotage aufzudecken.

➤ Gleichzeitig soll der eCMR als Nachweis im Rahmen des AEntG/MiLoG dienen.



https://www.bmkg.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/eFTI.html#pageURL, (abgerufen am 06.11.2023)



chrome-extension://efafhhmhbipbcjpcgjdiefndmka/https://www.normenkontroll.at/bund.de/WebSite/NR/SharedDocs/DownloadBox/DE/Positionspapierre/monitor-digitalisierungsverwaltung_6.pdf?..._Dok-publisherfilev-f# (abgerufen am 06.11.2023)



➤ Ziel der VO (EU) 2020/1054, der VO (EU) 2020/1055 und der RL (EU) 2020/1057 im Rahmen des Mobility Package I:

1. Schaffung eines Binnenmarktes für den Güterkraftverkehr, in dem ein fairer Wettbewerb herrscht,
2. Festlegung von Bedingungen, die den Fahrern angemessene Arbeitsbedingungen nach dem Grundsatz „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ garantieren,
3. Berücksichtigung der Sicherheit von Fahrern und Verkehrsteilnehmern und
4. Verstärkte Bekämpfung von Betrug und illegalen Praktiken.



- Diese EU-Rechtsakte bemühen sich als drei Säulen eines integrierten Gesetzespaket die unterschiedlichen Interessen auszugleichen.
- Der EuGH muss den Vorwurf widerlegen, dass sich das EU Mobility Package I wie ein gezielter und damit zugleich binnenmarktwidriger Angriff gegen die osteuropäische Transportbranche zum Schutz der westeuropäischen Unternehmen ausnimmt.



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!





Dr. Guido Belger

Leiter der Rechtsabteilung

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

