



Magazin

*Süddeutscher
Verkehrskurier*



Logistik und Transport

10/2025

VUDat-Durchführungsverordnung verhindern

Brüssel: BGL führt verkehrspolitische Gespräche

Wachstumsagenda für Deutschland



LBT Mitglieder
erhalten Vorzugskonditionen



Süd



Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit

für Ihr Unternehmen

Unsere Leistungen:

- Pflicht- und Angebotsvorsorge, inkl. Eignungsuntersuchungen für Fahrpersonal (z. B. G25 – Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten)
- Fahrer-Tauglichkeitsuntersuchungen nach FeV, kombinierbar mit BKrF-Weiterbildungen
- Beratung zu Arbeitsschutz, Ergonomie und Gesundheitsförderung
- Impfangebote (z.B. Gripeschutz)
- Durchführung von ASA-Sitzungen, Gefährdungsbeurteilungen uvm.



Mehr erfahren

ihre-arbeitsmedizin.de



Vorwort

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

die Logistikbranche steht vor entscheidenden Weichenstellungen:

Die Wachstumsagenda für Deutschland bietet Chancen, die wir als Branche nutzen müssen. Hier geht es um nichts Geringeres als die Zukunftsfähigkeit unseres Standorts. Wie können wir als Branche von den geplanten Maßnahmen profitieren? Wo müssen wir nachsteuern, um wettbewerbsfähig zu bleiben? Diese Fragen beschäftigen uns alle – und wir werden sie im Dialog mit Politik und Wirtschaft aktiv begleiten.

Das Europäische Parlament hat immerhin die Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw bis 2031 beschlossen, ein wichtiger Schritt für die Transformation unserer Flotten.

Ein weiteres Thema, das uns aktuell beschäftigt, sind die Fehlfunktionen beim neuen Digitalen Tachografen G2V2. Technische Probleme dürfen den Betriebsablauf nicht gefährden – hier braucht es schnelle und pragmatische Lösungen. Wir stehen im Austausch mit den Verantwortlichen und werden Sie über Fortschritte informieren.

Im BGL-Podcast Just-In-Time geben Anja Siegemund und Henning Rebbbaum, MdB, Impulse zur Zukunft des Mittelstands. Hören Sie rein! Zudem führt der BGL in Brüssel verkehrspolitische Gespräche, um unsere Kernforderungen zu platzieren.

Die kommenden Monate werden zeigen, wie wir die aktuellen Herausforderungen in Chancen verwandeln können. Nutzen Sie

die Informationen in diesem Magazin, um Ihr Unternehmen strategisch auszurichten, und zögern Sie nicht, uns Ihre Fragen und Anregungen mitzuteilen. Gemeinsam gestalten wir die Zukunft der Logistik in Bayern – innovativ, nachhaltig und erfolgreich.

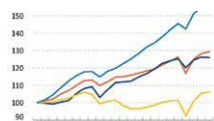


V.l.n.r. Fritz Tschirschwitz, Wolfgang Anwender, Sandra Herbst, Stephan Doppelhammer, Reinhold Fisel, Christian Huber, Christian Weigert.

Mit besten Grüßen und einem herzlichen Dank für Ihr Engagement,

Ihr Stephan Doppelhammer

Geschäftsführer des LBT



Wachstumsagenda für Deutschland

6



Saubere Unternehmensfahrzeuge

10



Brüssel: BGL führt verkehrspolitische Gespräche

19

Inhaltsverzeichnis	4
Wachstumsagenda für Deutschland	6
Logistikverbände BGL, BWWL, BPEX und DSLV kritisieren einseitige Ausrichtung des Autogipfels	8

Nachrichten

Saubere Unternehmensfahrzeuge 10

Schließung der Grenze zwischen Litauen und Belarus 10

BALM – Veröffentlichungen Jahresbericht 2024 11

Slowenien: CO₂-Maut ab 01.11.25 – Registrierung von Fahrzeugen jetzt möglich 11

Rumänien: Neue Mauttarife ab 8. September 2025 11

Dieselpreis seit zweieinhalb Jahren relativ konstant 11

Bürokratie abbauen, zusätzliche Meldepflichten in VUDat-Durchführungsverordnung verhindern 12

Internationale Schwerlasttage – ab 2027 am Kongressstandort Karlsruhe 13

Neue Folge des BGL-Podcast Just-In-Time ist online: „Verbände, Mittelstand und Wirtschaftszukunft“ mit Anja Siegesmund 14

Neue Podcastfolge mit Henning Rehbaum, MdB 14

Aufruf: Teilnehmer für eine neue Arbeitsgruppe Palettentausch gesucht 14

Recht

Brüssel: BGL führt verkehrspolitische Gespräche 17

EU-Import-Kontrollsystem ICS2 für Straße und Schienen (Release 3): Nationale Verschiebungen des Einführungsdatums 18

Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit – US: Verwendungsnachweisunterlagen 18

Mögliches Reifenkartell: Schützen Sie jetzt Ihre Ansprüche! 19

Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge: Europäisches Parlament stimmt Mautbefreiung bis Mitte 2031 zu 20

Neue Pflicht für digitale Tachographen ab 2.5to: rechtliche Grundlagen, Technik und Praxis 20

Förderprogramm Aus- und Weiterbildung, Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit (US) 21

Vermischtes

Vorbereitungslehrgang Güterkraftverkehr: Der Kurs ist als Weiterbildung über das BALM förderfähig! 22

BBVG e. V. Seminare Verkehrsleiter in Regensburg, 16



BMV kündigt Abschaffung des Feiertagsfahrverbots für Lkw an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen an 15

Ehrung vor Bergpanorama 16

Herbert Stahl – Trucker-Fahrer aus Leidenschaft 16

• Nürnberg, • München und • Online! 23

80 Jahre LBT am 7. März 2026 – Das Wichtigste aus 2019 24

Effiziente und nachhaltige Großraum- und Schwertransportlogistik für eine starke Wirtschaft 26

LBT-Ski Event in Hintertal Maria Alm ausgebucht 28

Fehlfunktionen beim Neuesten Digitalen Tachographen G2V2 30

Unsere Social-Media-Auftritte 30

Angabe des Kontoinhabers bei Überweisungen an Zollzahlstellen 31

Der LBT-Geschäftsführer Stephan Doppelhammer konnte die Firma Gröbmair e.K., KOPPE Anwaltskanzlei, Transka GmbH, die LOXXESS AG und Wagenstetter Transport GmbH für ihre langjährige Treue im Verband ehren. 32

Verabschiedung von Hans Wormser beim Wirtschaftsbeirat Bayern 33

Kernforderungen des BGL und LBT auf einen Blick 34

Klimafreundliche Nutzfahrzeuge in der Praxis BMV-Fachdialog vor Ort 35

Impressum



Verleger und Inhaber
Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e. V.
Georg-Brauchle-Ring 91, 80992 München,
Telefon (089) 12 66 29-0, Fax 12 66 29-25
SVK – ein Magazin für Mitglieder des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e. V.

Gesamtredaktion und Konzept
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Stephan Doppelhammer, Brigitte Fabis, Nicole Benz, München

Anzeigenmarketing
Verlag Süddeutscher Verkehrskurier
Anzeigenleitung Nicole Benz, München (verantwortlich)
Anzeigenrat Nr. 17, gültig seit 1. April 2025.
Anschrift des Verlages, der Redaktion, aller Redakteure und der Anzeigenleitung:
Georg-Brauchle-Ring 91, 80992 München,
Telefon (089) 12 66 29-0,
Telefax (089) 12 66 29-25,
E-Mail: SVK@lbt.de

Bildnachweis
BGL, LBT: Veranstaltungen und Personenbilder; Firmen, Logos und Produkt- und Messebilder sind von den jeweiligen Vereinsmitgliedern, Firmen und Veranstaltern. Urheberrechtliche Bilder von Pixabay.de, Firmen-Pressebilder, LBT; BGL. Titelbild: AdobeStock von Bojan

Anzeigenschluss
Ausgabe 11/2025: 8. November 2025

Herstellung
Fendt Grafik, J. Fendt, A. Stockmann
Paradeisstr. 20, 82362 Weilheim

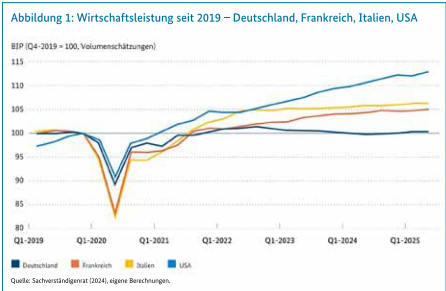
Die Zeitschrift Süddeutscher Verkehrskurier ist das offizielle Fachorgan des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e. V., München.

Sie erscheint im 79. Jahrgang monatlich und wird allen Verbandsmitgliedern im Rahmen der Mitgliedschaft ohne Erhebung eines besonderen Bezugsentgelts geliefert. Mit Namen gekennzeichnete Artikel stellen die Ansicht des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion dar. Nachdruck ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und unter voller Quellenangabe gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist München.



#ichfahrfürdich

Eine Wachstumsagenda für Deutschland



Die deutsche Volkswirtschaft im internationalen Vergleich: Deutschland fällt zurück

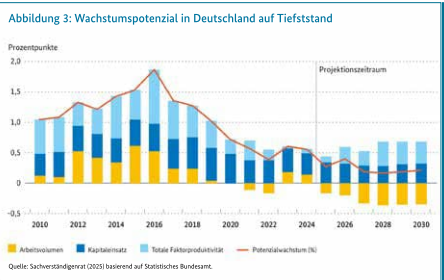
Der wissenschaftliche Beraterkreis des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) hat kürzlich ein Gutachten mit Vorschlägen für eine Wachstumsagenda für Deutschland veröffentlicht.

Der Beraterkreis zeigt in seinem Gutachten fünf zentrale Handlungsfelder auf, die für eine zukunftsfähige Wachstumsstrategie relevant sind. Innovation und Strukturwandel müssten zugelassen werden; staatliche Investitionen seien strategischer auszurichten; Deregulierung sei systematischer voranzutreiben; europäische Integra-

tion sei zu vertiefen; zudem weist der Beraterkreis erneut auf notwendige Reformen der Sozialsysteme und der Steuerpolitik hin.

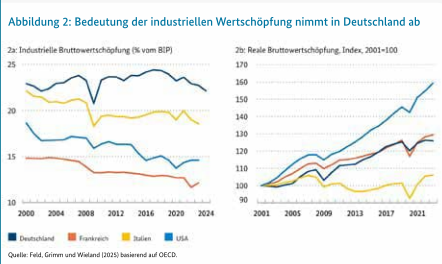
Die Agenda finden Sie hier unter diesem Link:

www.bit.ly/SVK-wachstumsagenda



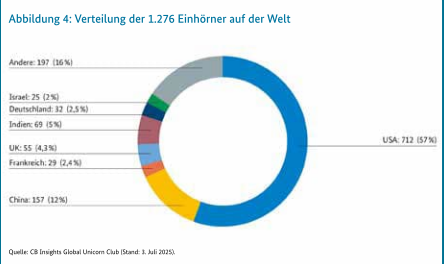
Demografischer Wandel und Investitionsschwäche

In den vergangenen 25 Jahren lag Deutschland in Bezug auf das Wirtschaftswachstum nur im Mittelfeld.



Strukturwandel: Industrielle Wertschöpfung unter Druck, Dienstleistungen nicht produktiv genug

Zur nachhaltigen Steigerung des Wachstumspotenzials ist technischer Fortschritt entscheidend.



Ursachen für den Rückstand: Technologiedefizite, schwache Innovationskraft

Logistikverbände BGL, BWVL, BPEX und DSLV
kritisieren einseitige Ausrichtung des Autogipfels

Politik darf die finanziellen
und operativen Grenzen der
Logistikbranche bei der
Antriebswende nicht ignorieren

Euro pro Jahr in Ladeinfrastrukturen
und gezielte Förderprogramme.

Nach wie vor fehlen die Vorausset-
zungen für die Antriebswende:

- Das Ladeinfrastrukturnetz für schwere Nutzfahrzeuge ist in Deutschland und Europa immer noch viel zu lückig, und der Netzausbau in den EU-Mitgliedstaaten verläuft schleppend.
- Genehmigungsverfahren für Netzan-
schlüsse ziehen sich über Jahre hin.
- Die Gesamtbetriebskosten für Elektro-
- und Wasserstoff-Lkw übersteigen die
Kosten für den Betrieb von Lkw mit
Verbrennungsmotoren bei weitem.
- Weder bei Strompreisen noch bei der
Verfügbarkeit erneuerbarer Energien
gibt es Planungssicherheit.

Technologieoffenheit statt regu-
latorischer Tunnelblick

Die alleinige Fokussierung auf
elektrische Antriebe in der EU-
Gesetzgebung verhindert schnelle
CO₂-Reduktionserfolge, mahnen BGL,
BWVL, BPEX und DSLV. Entscheid-
end ist nicht die Antriebstechnik,
sondern dass die eingesetzte Energie
zur CO₂-Reduktion beiträgt – sei es
durch grün produzierten Strom oder
durch alternative Kraftstoffe. Für eine
Berücksichtigung der Klimawirkung
erneuerbarer Kraftstoffe in Verbren-
nungsmotoren erneuern die Logistik-
verbände deshalb ihre Forderung nach
einem Carbon Correction Factor in der
Berechnung der europäischen Flotten-
grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge.

Verpflichtende Quoten für Flotten-
betreiber – wie von der Europäischen
Kommission vorgeschlagen – verlagern
das Problem von der Herstellerindustrie
auf den Logistiksektor, lösen es aber
nicht. Eine gesetzlich erzwingende und

Anlässlich des morgigen Autogipfels
im Bundeskanzleramt fordern BGL,
BWVL, BPEX und DSLV eine konse-
quente Neuausrichtung der gesetzli-
chen Rahmenbedingungen für die Dekarbo-
nisierung des Straßengüterverkehrs. Der
Logistiksektor als größte Nutzergruppe
gewerblicher Lkw-Flotten ist bereit,
seinen Beitrag zu leisten, doch nach wie
vor bremsen eine falsch austarierte Politik
die Transformation der Unternehmen.
Da der Logistikbranche die Teilnahme
am Autogipfel erneut verweigert wurde,
drohen die Ergebnisse einmal mehr zu
einseitig an den Interessen der Nutzfah-
rzeughersteller ausgerichtet zu wer-
den, befürchten die Verbände.

Falsche Rahmenbedingungen ver-
hindern Transformationsfort-
schritte

Die bisherigen ordnungspolitischen und
fiskalischen Maßnahmen haben so gut
wie keine Wirkung erzielt. Von den in
Deutschland zugelassenen schweren
Lkw wird nur ein Bruchteil elektrisch
betrieben – der Anteil liegt unterhalb 0,4
Prozent und damit im Promillebereich.
Hierzu trägt der Staat selbst bei: In einer
Wirtschaftskrise entzieht er der Branche
mit steigenden Abgaben – etwa hohen
Mautsätzen und wachsenden CO₂-
Bepreisungen – die Kapitalreserven,
die für die hohen Investitionen in neue
Fahrzeugtechnologien und betriebliche
Ladeinfrastrukturen erforderlich
sind. Diese hohen staatlichen Abgaben
muss die Logistikbranche erst einmal
erwirtschaften. Ein erster richtiger
Schritt wäre deshalb eine konsequente
Rückführung der Einnahmen aus der
Lkw-Maut von mehr als 13 Milliarden



künstlich erzeugte Nachfrage würde
zwar die Verkaufszahlen der Nutzfah-
rzeughersteller nominell erhöhen,
doch ohne eine flächendeckende Lade-
infrastruktur und planbare Strompreise
würden die notwendigen Investitionen
der Logistikunternehmen weder wirt-
schaftlich noch betrieblich sinnvoll.
Der Markt würde ausgehebelt und die
Wettbewerbsfähigkeit der Stra-
ßentransportunternehmen zusätz-
lich gefährdet.

Konkrete Forderungen an die
Bundesregierung

Was der Logistiksektor jetzt braucht,
sind Impulse statt Verbote und Eingriffe
in den Markt, mahnen BGL, BWVL,
BPEX und DSLV und verweisen
auf den im Juli 2025 fertiggestellten
Arbeitsbericht des Expertenforums
klimafreundliche Mobilität und Infra-
struktur beim Bundesverkehrsmini-
sterium.

Die Logistikverbände fordern
konkret:

1. Reform der Kraftstoff- und Ener-
giesteuern
 - Biokraftstoffe und strombasierte
Kraftstoffe müssen nach ihrer Kli-
mawirkung besteuert und fiskalisch
begünstigt werden.
 - Mit der zunehmenden Elektrifizierung
der Nutzfahrzeugflotten wird sich
der Straßengüterverkehr zu einem
der stromintensivsten Sektoren ent-
wickeln. Deshalb muss auch die
Logistikbranche von einer Absenkung
der Stromsteuer auf das europäische
Mindestmaß profitieren können.
2. Reinvestition der CO₂-basierten
Lkw-Maut-Einnahmen
 - Die erwarteten Einnahmen von bis zu
30 Milliarden Euro bis 2027 müssen
vollständig in den klimafreund-

lichen Umbau des Straßengüterver-
kehrs zurückfließen.

3. Anrechnung von alternativen Kraft-
stoffen in der Lkw-Maut

- Die Klimawirkung von zugelassenen
und flächendeckend verfügbaren alter-
nativen Kraftstoffen wie HVO100
und Bio-CNG/LNG muss bei der
Bemessung der CO₂-Komponente in
der Lkw-Maut berücksichtigt werden.

4. Förderungen für Infrastrukturen
und Anschaffungsinvestitionen

- Der Netzausbau und die Geneh-
migungsverfahren für betriebliche
Netzan Anschlüsse müssen beschleu-
nigt werden.

Planungssicherheit bei den Strom-
kosten muss durch Einbeziehung
des Logistiksektors in preissenkende
Maßnahmen (Industriestrompreis)
entstehen.

- Der Aufbau einer flächendeckenden
Lade- und Tankinfrastruktur für
schwere Nutzfahrzeuge muss in Euro-
pa zeitnah erfolgen – die Errichtung
betrieblicher Infrastrukturen muss
gefördert werden.

- Eine nach Unternehmensgröße
gestaffelte unbürokratische Anschaf-
fungsförderung für emissionsfreie
Nutzfahrzeuge muss wiederbelebt
werden, um die steuerlichen Super-
abschreibungen mittelstandsgerecht
zu ergänzen.

5. Mehrgewichtskompensation für
Elektro- und Wasserstoff-Lkw

- Im Zuge der Überarbeitung der
Richtlinie 96/53/EG müssen für Elek-
tro- und Wasserstoff-Lkw technisch
bedingte Gewichtsanpassungen vor-
genommen (Anhebung der Gesamt-
masse um 4 t und der Achslasten um
1 t) und der verlängerte Sattelaufleger
(Typ 1) EU-weit zugelassen werden.

Bundesverband Paket-
und Expresslogistik
(BPEX) e.V.:

Der 1982 gegründete Bundesver-
band Paket- und Expresslogistik
(BPEX) vertritt die Interessen der
Kurier-, Express- und Paketbranche
(KEP) in Deutschland, Rund 4.000
Unternehmen sorgen für eine flä-
chendeckende Zustellung von der
Halle bis zur Alm, in der Stadt und
auf dem Land.

DSLV Bundesverband
Spedition und Logistik e.V.:

Als Spitzen- und Bundesverband
repräsentiert der DSLV durch 16
regionale Landesverbände die ver-
kehrsträgerübergreifenden Interes-
sen der 3.000 führenden deutschen
Speditions- und Logistikbetriebe, die
mit insgesamt 600.000 Beschäftig-
ten wesentlicher Teil der drittgrößten
Branche Deutschlands sind (Stand:
Juli 2025). Die Mitgliederstruktur des
DSLV reicht von global agierenden
Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-
Providern über größere, inhaber-
geführte Speditionshäuser (KMU)
mit eigenen Lkw-Flotten sowie
Befrachter von Binnenschiffen und
Eisenbahnen bis hin zu See-, Luft-
fracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.
Der DSLV ist politisches Sprachrohr
sowie zentraler Ansprechpartner für
die Bundesregierung, für die Institu-
tionen von Bundestag und Bundesrat
sowie für alle relevanten Bundesmi-
nisterien und -behörden im Gesetz-
gebungs- und Gesetzsetzungs-
prozess, soweit die Logistik und die
Güterbeförderung betroffen sind.

SVK

Saubere Unternehmensfahrzeuge

Seit geraumer Zeit überlegt die Europäische Kommission, wie sie den Markthochlauf von sogenannten Nullemissionsfahrzeugen (ZEV) durch gezielte Maßnahmen bei der Nachfrage stimulieren kann.

Bereits im März 2025 hat die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“

www.bit.ly/SVK-Unternehmensfahrzeuge

sowohl eine Anhörung als auch einen Gesetzesvorschlag zu dem Thema angekündigt.

Der BGL hat in seiner Stellungnahme die Stimulierung der Nachfrageseite durch eventuelle Kaufpflichten von ZEV strikt abgelehnt und die Verbesserung der Rahmenbedingung für eine zügige klimafreundliche Transformation des Transportlogistiksektors gefordert.

Im Einzelnen hat der BGL u. a. folgende Hindernisse für eine stärkere Nachfrage von ZEV genannt:

- Fehlende öffentliche und betriebliche Ladeinfrastruktur
- Fehlendes Geschäftsmodell (TCO)
- Fluktuierende Strompreise
- Nutzlastverluste



Gegenwärtig wird ein Gesetzesvorschlag der Europäischen Kommission im 4. Quartal 2025 erwartet. Die BGL-Stellungnahme ist dem Beitrag beigelegt.

www.bit.ly/bgl-stellungnahme25

Der BGL hat Vorschläge ausgearbeitet, wie die Energiewende im Transportlogistiksektor gelingen könnte:

- Zweckbindung der Einnahmen aus der Anlastung der externen CO₂-Kosten ausschließlich für die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs



Die Europäische Kommission überlegt, wie sie den Markthochlauf von sogenannten Nullemissionsfahrzeugen (ZEV) durch gezielte Maßnahmen bei der Nachfrage stimulieren kann

- Strompreisbremse
- Investitionsfonds zur Förderung des Aufbaus einer öffentlichen Ladeinfrastruktur und des Ausbaus des notwendigen Energienetzes sowie des Ausbaus von betrieblichen und öffentlichen Wasserstoff-Betankungsinfrastrukturen
- Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie
- Gewichtskompensation für ZEV
- CO₂-Flottengrenzwerte: Gleichstellung alternativer Energieträger mit gegenwärtig als „zero-emission“ eingestufte Energieträger

Schließung der Grenze zwischen Litauen und Belarus

Die litauische Regierung hat beschlossen, den gesamten Grenzverkehr über den Grenzübergang Šalčininkai (LTU) – Benyakoni (BLR) bis zum 30. November 2025 auszusetzen.

Die Durchreise über den Grenzübergang Myadinkai (LTU) – Kamenny Log (BLR) wurde eingeschränkt, wobei nur sehr wenige Ausnahmen gelten für: Inhaber von Diplomatenpässen und diplomatischer Post, Personen, mit einem vereinfachten Transiddokument, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. 693/2003 vom 14. April 2003 ausgestellt wurde,

Bürger Litauens, die nach Litauen zurückkehren, und ihre Familienangehörigen,

Bürger eines EU-Landes, eines Staates des Europäischen Wirtschaftsraums oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft und ihre Familienangehörigen, die nach Litauen zurückkehren, sowie Ausländer, die nach Litauen zurückkehren und über eine gültige Aufenthaltsgenehmigung in Litauen verfügen.

Infolgedessen wurde der gesamte Güterverkehr entlang der gesamten litauisch-belarussischen Grenze eingestellt.

Quelle: Regierung Litauens

SVK

BALM – Veröffentlichungen Jahresbericht 2024

Auf der Homepage des BALM wurde jüngst der Jahresbericht der Marktbeobachtung für das Jahr 2024 veröffentlicht.

Er kann zusammen mit vielen anderen interessanten Informationen zu den unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen im Downloadcenter des BALM angesehen werden:

www.bit.ly/SVK-balm

SVK



Slowenien: CO₂-Maut ab 01.11.2025 – Registrierung von Fahrzeugen jetzt möglich

Mit Mitgliederinfo vom 30.09.2025 hatten wir Sie darüber informiert, dass Slowenien ab dem 01.11.2025 eine CO₂-Maut für Lkws einführen wird. Wie der slowenische Verband GIZ Intertransport mitteilt, ist mittlerweile die Registrierung von Fahrzeugen für diese Maut auf der Website

www.darsgo.si/portal/de/

zu Hause möglich.

Genauer zu den Emissionsklassen finden Sie auf der Website unter www.darsgo.si/portal/de/co2-allgemein.

Nach wie vor nicht veröffentlicht sind allerdings die zugehörigen CO₂-Mautsätze, die ab 01.11.2025 für die verschiedenen Emissionsklassen gelten werden.

SVK

Rumänien: Neue Mauttarife ab 08. September 2025

Ab 8. September 2025 gelten in Rumänien neue Tarife bei der zeitbezogenen Ro-Vignette. Weitere Einzelheiten finden Sie in den BGL-Basis-Länderinformationen

www.bit.ly/SVK-Rumänien25

SVK

Dieselpreis seit zweieinhalb Jahren relativ konstant



Quelle: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, Refuel