



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Politische Prioritäten der EU für 2024-2029

Das Common Road Transport Office in Brüssel

BGL, FNTR und NLA -

Straßenverkehrsunternehmen spielen eine Schlüsselrolle im Güterverkehrsnetz und in der Logistikkette der EU. Wir generieren Wachstum, indem wir sicherstellen, dass die Lieferketten für den Güterverkehr reibungslos funktionieren, und damit unsere Branche die europäischen Volkswirtschaften zusammenhält. BGL, FNTR und NLA repräsentieren mehr als 25.000 Straßentransportunternehmen, von denen die meisten mittelständisch geprägt sind, und zusammen beschäftigen wir mehr als 650.000 Mitarbeiter in Deutschland, Frankreich, Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland. Da die Nachfrage nach Güterverkehr in Europa in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich steigen wird, ist es wichtig, Folgendes zu gewährleisten:

- dass die künftige EU-Politik den Straßenverkehrssektor dabei unterstützt, Teil der Lösung für die durch den Klimawandel entstehenden Herausforderungen zu werden.
- Durchsetzung der EU-Vorschriften für einen wettbewerbsfähigen und fairen Straßenverkehr in Europa.

Mit diesem Papier legen wir unsere Empfehlungen für das nächste Mandat des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2024 – 2029 vor.

I. Europäische Herausforderungen für die kommenden Jahre

Unzureichende Durchsetzung des Mobilitätspakets

Mit der Verabschiedung des Mobilitätspakets (MP) hat die EU die Voraussetzungen geschaffen, um einen fairen Wettbewerb zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen und bessere Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer in Europa zu gewährleisten. Es ist jetzt wichtig, dass die Vorschriften für Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten sowie Entsendungen in der gesamten EU einheitlich und effizient durchgesetzt werden. Dies ist nicht zuletzt wichtig, um neue Talente für den Beruf zu gewinnen. Darüber hinaus sollten die laufenden EU-Erweiterungsverhandlungen die Integrität des Binnenmarktes nicht untergraben und die Errungenschaften des MP nicht gefährden. Die neuen EU-Mitgliedstaaten müssen den europäischen Besitzstand im Verkehrskapitel einschließlich aller sozialen Aspekte uneingeschränkt übernehmen und Übergangsmaßnahmen für Kabotagebeförderungen vorsehen.

Pragmatischer grüner Wandel im Straßengüterverkehr

Wir unterstützen den grünen Wandel im Verkehrssektor vollkommen. In einem wettbewerbsorientierten Markt mit hoher Verbrauchernachfrage muss die EU-Politik Anreize für alle Akteure schaffen, eine Rolle zu spielen, da die Straßenverkehrsunternehmen die Kosten für den Übergang zu umweltfreundlicheren Technologien nicht allein tragen können. Darüber hinaus müssen wir regulatorische, administrative und technische Hindernisse beseitigen und günstige Bedingungen fördern, indem wir die CO₂-Einnahmen aus dem Straßengüterverkehr in Anreize und Unterstützung für Unternehmen einsetzen, die in grüne

Lösungen investieren wollen. Wir stellen auch fest, dass der starke Fokus auf batterieelektrische Technologien für schwere Nutzfahrzeuge eine starke Nachfrage nach einer angemessenen und stabilen Stromversorgung mit grünem Strom schafft. In den nächsten fünf Jahren müssen sich die EU und die EU-Mitgliedstaaten darauf konzentrieren, die Kapazität des Energienetzes und die stabile Stromversorgung der öffentlichen Ladestationen, der Ladeeinrichtungen an den Kundenterminals und der Ladeeinrichtungen auf den Betriebshöfen der Straßenverkehrsunternehmen zu erhöhen.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass Technologieneutralität ein Leitprinzip in der EU-Klimapolitik bleibt. Wir müssen offen sein für alle Arten von erneuerbaren Kraftstoffen, die zur Senkung der CO₂-Emissionen beitragen können. Die Branche muss mit den notwendigen Informationen und Kenntnissen unterstützt werden, um Investitionsentscheidungen zu treffen, die mit dem "Fit für 55"-Programm und den EU-Zielen von 90 % emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen bis 2040 vereinbar sind. Spediteure müssen mit Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von Investitionen und der Entwicklung der Lade- und Tankinfrastruktur umgehen. Die Logistikbranche braucht eine glaubwürdige Grundlage und Rahmenbedingungen, um Geschäftsmodelle berechnen und eine tragfähige Umstellung von Diesel- auf emissionsfreie Fahrzeuge finanzieren zu können. Daher ist es nach den vielen Initiativen, die auf den Green Deal folgten, Zeit für eine Legislativpause, und der Fokus sollte nun auf der effizienten und realistischen Umsetzung des "Fit for 55"-Pakets liegen.

Bekämpfung des Fahrermangels

Im Jahr 2023 blieben in Europa 233.000 Lkw-Fahrerstellen unbesetzt, so die aktuelle IRU-Fahrermangelstudie. Es wird erwartet, dass sich diese Zahl bis 2028 verschlechtern und 745.000 unbesetzte Stellen erreichen wird. Heute liegt das Durchschnittsalter der Berufskraftfahrer in Europa bei 47 Jahren, und mehr als 1/3 der Fahrer ist älter als 55 Jahre. Daher muss die Qualität der Arbeitsplätze steigen, um eine vielfältigere Belegschaft anzuziehen. Zu diesem Zweck müssen wir eine hohe Qualität der Ausbildung sicherstellen und den Fahrern die Kompetenzen vermitteln, die sie für die Zukunft benötigen. Die Entwicklung von Karriereperspektiven, die Unterstützung beruflicher Übergänge und langer Karrieren sowie die Bereitstellung von mehr sicheren Parkplätzen in Europa müssen ebenfalls gefördert werden. In diesem Zusammenhang müssen wir auch sicherstellen, dass Berufskraftfahrer aus Drittstaaten und andere Personen die Vorschriften des Mobilitätspakets auch in Bezug auf die Bezahlung vollständig einhalten.

Neue Technologien und Digitalisierung bieten Herausforderungen und Chancen

Die Digitalisierung kann unserem Sektor und unseren Behörden helfen, die EU-Rechtsvorschriften besser zu kontrollieren und durchzusetzen, Hindernisse für die Mobilität durch Papierdokumente zu beseitigen und den Zugang zu Städten zu erleichtern. Das Eigentum an Daten und die Cybersicherheit wiederum stellen unsere Mitgliedsunternehmen jedoch vor Herausforderungen. Wir fordern daher die Europäische Kommission und das Europäische Parlament auf, das richtige Gleichgewicht zu finden, bei dem die Verkehrsunternehmer die Kontrolle darüber haben, welche Daten sie mit ihren Fahrzeugen erzeugen und ob diese Daten an Dritte weitergegeben werden.

II. Politische Empfehlungen für den Zeitraum 2024-2029

1. Eine wettbewerbsfähige europäische Straßenverkehrsindustrie

- Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs in Bezug auf soziale Aspekte und Marktzugangsregeln durch eine effizientere Durchsetzung und Kontrolle der MP in der gesamten EU.
- Eine EU-Agentur für den Straßenverkehr, insbesondere um eine wirksame Durchsetzung des MP zu gewährleisten.
- Bessere Verbreitung von Informationen über die Vorschriften des MP für alle Akteure: Verkehrskunden, Spediteure, Transportunternehmen und Fahrer.

- Ein EU-Single-Window mit einem Gehaltsrechner, der die Berechnung von Gehaltsabrechnungen für entsandte Fahrer in der gesamten EU erleichtert.
- EU-weit harmonisiertes digitales Verfahren für die Beantragung von A1-Bescheinigungen für Arbeitnehmer, die in einen EU-Mitgliedstaat entsandt werden.
- Automatische Übermittlung der Grenzübertritte durch den intelligenten Fahrtenschreiber an das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) zur besseren Durchsetzung des MP.

2. Ein attraktiver Fahrerberuf

- Eine Überarbeitung der Richtlinie über die Berufskraftfahrerausbildung mit stärkerem Fokus auf betriebliche Schulungen und E-Learning. Dazu sollte auch gehören, dass Fahrer aus Drittstaaten mit ausreichender Ausbildung und Erfahrung einen leichteren Zugang zum EU-Arbeitsmarkt erhalten.
- Mehr sichere Parkplätze in Europa, die gut gepflegt sind und über angemessene sanitäre Einrichtungen verfügen zur Verbesserung der Lebensqualität der Autofahrer in Europa.

3. Eine realistischere und pragmatischere europäische Energiewende

- Ein spezieller EU-Fonds zur Finanzierung des ökologischen Wandels im Verkehrssektor.
- Mehr Reinvestition der CO₂-Einnahmen aus dem Straßengüterverkehr, um Investitionen in den ökologischen Wandel des Verkehrssektors zu fördern.
- Genaue Überwachung der Fortschritte bei den Rahmenbedingungen, wie z. B. dem Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-Verordnung), der Netzkapazität und der Markteinführung emissionsfreier Fahrzeuge.
- Erneuerbare Kraftstoffe werden kurzfristig und für spezielle Anwendungen in der Logistikbranche eine wichtigere Rolle im Dekarbonisierungsprozess spielen. Vor diesem Hintergrund muss die Überprüfung der CO₂-Emissionsvorschriften für neue schwere Nutzfahrzeuge im Jahr 2027 genutzt werden, um zu bewerten, ob ein CO₂-Korrekturfaktor und der gesamte Lebenszyklus der CO₂-Emissionen der neuen schweren Nutzfahrzeuge zu angepassten Zielen führen sollten.

4. Ökologisierung des Güterverkehrs durch angepasste Gewichte und Abmessungen

- Wir fordern 44 Tonnen grenzüberschreitend zwischen den EU-Mitgliedstaaten, die dies erlauben, was zu mehr operativer Effizienz führen wird, insbesondere mit einer zusätzlichen Kapazität von 10 %.
- Wir fördern auch den Einsatz von Lang-Lkw Verkehr (European Modular System=EMS) sowie den grenzüberschreitenden Verkehr von EMS mit höheren Gewichten und Abmessungen, die nicht in den Anwendungsbereich des EMS fallen, zwischen Vertragsparteien, die dies vorsehen.
- Das zusätzliche Gewicht von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) aufgrund des zusätzlichen Gewichts der Batterien muss kompensiert werden, um Anreize für die Einführung von Elektrofahrzeugen zu schaffen und den Verlust von Nutzlast zu vermeiden.
- Die Reform der Vorschriften für den kombinierten Verkehr darf nicht zu mehr Verwaltungsaufwand führen.

5. Richtlinien für den Zugang zu Städten, die für die Industrie funktionieren

- Eine stärkere Koordinierung zwischen den städtischen Gebieten ist erforderlich, um den Flickenteppich unterschiedlicher Vorschriften und Rechtsvorschriften für den Zugang zu Stadtzentren zu beenden.
- Vorrang muss der Behebung des Mangels an Infrastrukturen (z. B. fehlende multimodale Knotenpunkte in der Nähe der Städte), der Verkehrsüberlastung (mangelnde Steuerung der Mobilitätsströme) und insbesondere der Parkbeschränkungen für Straßenverkehrsunternehmen, die in die Stadtzentren liefern, eingeräumt werden.

- Darüber hinaus sollte die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte den Zugang zu Umweltzonen und Bußgelder für Falschparken in ihren Anwendungsbereich aufnehmen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, wenn Betreiber die örtlichen Vorschriften nicht einhalten.

6. Neue Technologien und digitale Investitionen

- Wir fordern Verbesserungen, um die Betreiber bei der Planung von Routen für den Transport von Gütern, bei der Bereitstellung von Ladestationen oder bei Infrastrukturen und Dienstleistungen zu unterstützen.
- Angesichts des enormen Potenzials für die digitale Transformation und den Zugang zu Daten besteht für Güterkraftverkehrsunternehmen die Notwendigkeit, ihre Arbeitskräfte umzuschulen und weiterzubilden.
- Das Eigentum an den Daten von Straßenverkehrsunternehmen muss respektiert werden, und die Wahl des Nutzers gegenüber dem Zugriff Dritter auf Daten sollte gewahrt bleiben.

7. EU-Erweiterung mit schrittweisem Zugang für Straßenverkehrsunternehmen

- Um den EU-Beitritt zu den neuen Mitgliedstaaten vorzubereiten, muss der Marktzugang für Kraftverkehrsunternehmen schrittweise erfolgen.
- Es ist wichtig, dass die Verkehrsunternehmer von nun an sicherstellen, dass die Erweiterung nicht zu Handelsschocks und Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Binnenmarkt führt.
- Was die Kabotagevorschriften betrifft, so fordern wir eine Übergangsfrist mit einer vollständigen Begrenzung über mehrere Jahre.

Paris, 30.April 2024

Über das Common Road Transport Office in Brüssel

- **NLA - Nordic Logistics Association** ist die gemeinsame Brüsseler Vertretung der führenden Güterkraftverkehrsverbände in Skandinavien, die rund 14.000 Mitgliedsunternehmen in den nordischen Ländern vertreten. Dänemark: Dansk Transport og Logistik (DTL); Schweden: Sveriges Åkeriföretag (SÅ) und Norwegen: Norges Lastebileier-Forbund (NLF) in enger Zusammenarbeit mit seinem assoziierten Mitglied Finnish Transport and Logistics (SKAL).
- **BGL - Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.** ist der führende Verband der Güterkraftverkehrs-, Logistik- und Entsorgungsbranche in Deutschland mit 7.000 Mitgliedsunternehmen.
- **FNTR - Fédération Nationale des Transports Routiers** ist der führende Verband des Güterkraftverkehrs in Frankreich mit 5.300 Mitgliedsunternehmen.