



## Europawahlen 2024: Forderungen und Kernanliegen der mittelständischen Transport- und Logistikbranche

### Eckdaten zur Branche

- Logistikwirtschaft ist die drittgrößte Wirtschaftskraft in Deutschland mit insgesamt ca. 650.000 Mitarbeitern, in der EU sind es über 3,3 Mio. Mitarbeiter. 80% ist klassischer Mittelstand mit weniger als 20 Mitarbeitern.
- Harter Dumpingwettbewerb in Deutschland: 55 % aller mautpflichtigen Fahrzeuge sind gebietsfremd, 44,6% der Transportleistungen werden durch gebietsfremde Transportdienstleister erbracht, v.a. aus Mittel- und Osteuropa (MOE)
- Branche transportiert in Deutschland mit ca. 800.000 Lkw pro Tag ca. 85% des Güterverkehrsaufkommens, in der EU transportieren 6,5 Mio. Lkw 77% des Güterverkehrsaufkommens.

Der Straßengüterverkehr versorgt die europäische Bevölkerung und Wirtschaft. ABER: Diese Versorgungssicherheit ist gefährdet, da die Existenz der mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen stark bedroht ist und sie nach und nach aus dem Markt gedrängt werden.

### BGL-Forderungen:

#### 1. Richtigen Rahmen für Klimaneutralität im Straßengüterverkehr setzen

Die Gesetzesmaßnahmen zur Erreichung der Ziele des Pakets „Fit für 55“, mit dem die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55% im Vergleich zu 1990 gesenkt werden sollen, sind weitestgehend verabschiedet. In Deutschland greifen bereits klimapolitische Maßnahmen, wie der nationale Emissionshandel und die CO<sub>2</sub>-Maut.

Allerdings gefährden diese Maßnahmen den europäischen Wirtschaftsstandort und insbesondere die Existenzen der mittelständisch geprägten Transport- und Logistikunternehmen, ohne eine klimawirksame Lenkungswirkung zu entfalten. Der sehr langsame Aufbau der alternativen Lade- und Tankinfrastruktur sowie des Stromnetzes, die geringe Verfügbarkeit von Nullemissionsfahrzeugen (ZEV) und die ungenügende Förderkulisse sowie fehlende Anreize zum Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe verhindern einen Markthochlauf von klimafreundlicher Technologie. Der BGL fordert folgende Maßnahmen:

- Schaffung eines EU-Fonds zum Aufbau einer alternativen Lade- und Tankinfrastruktur in der Europäischen Union, zum Ausbau eines adäquaten Stromnetzes und zur Unterstützung des Kaufs von ZEVs
- Zumindest vorübergehend eine EU-weite Zweckbindung der Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Mautaufschlag für einen klimafreundlichen Straßengüterverkehr. Klare Anreize für die Förderung von erneuerbaren Kraftstoffen (synthetische und Biokraftstoffe) schaffen, wie z.B. mit einer Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie, die erneuerbare Kraftstoffe begünstigt

- Strompreis in der Übergangsphase zum klimaneutralen Straßengüterverkehr stabil und planbar machen.
- Keine Doppelbelastung durch Eurovignette und europäischen Emissionshandel
- Die Überarbeitung der klimapolitischen Ziele der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Lkw-Flotten- und Anhänger 2027 nutzen, um Maßnahmen im Einklang mit dem Transportalltag zu bringen, die Ziele der Realität anzupassen und den Karbon-Korrektur-Faktor einzuführen.
- Jährliche Berichte unter Mitwirkung sämtlicher betroffener Akteure über den Fortschritt der Rahmenbedingungen zur Erfüllung der CO<sub>2</sub>-Ziele im Verkehrssektor
- Klare Ablehnung einer Verpflichtung zum Kauf von Nullemissionsfahrzeugen angesichts fehlender Rahmenbedingungen. Stattdessen niedrighängende Früchte zur CO<sub>2</sub>-Einsparung sofort ernten und wirksame Anreize zur Transformation setzen, z.B. durch: Zulassung verlängerter Sattelanhänger, Mehrgewichtskompensation für alternative Antriebe, höhere Gewichte für die Antriebsachse, Infrastrukturausbau.

## **2. Bekämpfung des Fahrermangels**

Gegenwärtig wird der Fahrermangel in Deutschland mit 100.000 beziffert; im Jahr 2030 werden 200.000 Fahrer fehlen; in Europa fehlen heute über 400.000 Fahrer, wenn nicht gegengesteuert wird. Dies hätte katastrophale Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft. Der BGL fordert folgende Maßnahmen:

- Schaffung einer EU-weit einheitlichen Liste von Staaten, die identische oder ähnliche Anforderungen an den Erwerb der Fahrerlaubnis und der Berufsqualifikation haben. Erfolgreiche Abschlüsse sollten dann weitestgehend prüfungsfrei in der Europäischen Union anerkannt werden.
- Schaffung eines EU-Programms zur Gründung von Ausbildungszentren in EU-Drittstaaten nach europäischen Standards ermöglichen mit dem Ziel, Fahrer dort auszubilden (Führerscheinerwerb und BKF-Qualifikation) und auf dem EU-Arbeitsmarkt einzusetzen.
- Überarbeitung der Richtlinie für die Ausbildung von Berufskraftfahrern, um diese praxisrelevanter zu machen, auch mittels einer stärkeren Mitwirkung durch die Transportunternehmen. 1.-Hilfe-Kurse müssen auf die Module der Weiterbildung angerechnet werden können.
- Flexibilisierung der Weiterbildungspflicht für Aushilfskräfte, wie z.B. Rentner, um Auftragsspitzen abzufedern. Lockerung der Regelung in Bezug auf den Ausbildungs- und Prüfungsort, insb. Aufhebung der Bindung an den Wohnsitz. Harmonisierung der Prüfungssprachen bei Führerschein, Berufskraftfahrerqualifikation und Ausbildungen wie ADR.
- Schichtzeit: Überprüfung des 24-Stunden-Zeitraums zur flexibleren Gestaltung der Ruhezeiten vor dem Hintergrund der besseren Beachtung des individuellen Biorhythmus.
- Verstärkung der EU-Fördermaßnahmen zur Schaffung von Parkplätzen entlang der Autobahnen und der für den grenzüberschreitenden Verkehr relevanten Bundesstraßen sowie Vereinfachung des Zugangs zu Fördermitteln angesichts eines europaweiten Mangels von 100.000 Parkplätzen.
- EU-weit verbindliche Anforderung an die Mindestausstattung von Lkw-Fahrerhäusern für das Verbringen einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug (WC, Waschbecken, Bett, Standklimaanlage) durch Änderung der VO 561/2006.

## **3. Beseitigung des Dumpingwettbewerbs im europäischen Straßengüterverkehr**

Das Mobilitätspaket wurde vor knapp vier Jahren verabschiedet, entfaltet aber bisher noch nicht seine erhoffte Wirkung. Sozialdumping und schlechte Arbeitsbedingungen, wie zuletzt in Gräfenhausen sichtbar, existieren weiterhin und schreiben die ruinösen Wettbewerbsverzerrungen für die sich an die gesetzlichen Vorgaben haltenden Unternehmen fort. Der BGL fordert folgende Maßnahmen:

- EU-Strategie zur Durchsetzung des Mobilitätspakets mit einheitlicheren Regeln, u.a. zur Umsetzung des Kabinenverbots, der regelmäßigen Rückkehr des Fahrers in die Heimat sowie eine einheitliche und praxisnahe Anwendung und Kontrolle der Entsenderegeln und eine entsprechende Anpassung des Sanktionskatalogs.
- EU-Strategie zur Digitalisierung der Durchsetzung/ Kontrollen von EU-Regeln.
- Schaffung einer EU-Agentur zur effizienteren Durchsetzung des Mobilitätspakets z.B. durch verstärkten Austausch von „best practice“, Überwachung der Umsetzung des Mobilitätspakets und grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Kontrollbehörden.
- Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Mobilitätspakets, ggf. in Verbindung mit Vorschlägen zur Verbesserung beim Kampf gegen Sozialdumping.
- Hauptuntersuchung/regelmäßige technische Fahrzeugüberwachung darf nur in dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs erfolgen, um missbräuchlicher dauerhafter Stationierung von Fahrzeugen im EU-Ausland entgegenzuwirken.

#### **4. Binnenmarkt stärken/Bürokratieabbau fördern**

Obwohl der Binnenmarkt eigentlich seit über 30 Jahren verwirklicht sein sollte, kämpfen die Transportunternehmer immer wieder mit uneinheitlichen Regeln und einem Mangel an Durchsetzung von Verstößen gegen EU-Verträge. Der BGL hat folgende Forderungen:

- Gegen Beschränkungen des freien Warenverkehrs muss konsequent eingeschritten werden. So bestehen beispielsweise im alpenquerenden Verkehr durch Österreich seit Jahren einseitige diskriminierende Maßnahmen, die den freien Güterverkehr unverhältnismäßig einschränken und mit den Grundrechten der EU nicht vereinbar sind.
- Die Kommission muss konsequent durchsetzen, dass die Mitgliedstaaten Fahrverbote und sonstige Beschränkungen des freien Warenverkehrs in Sinne der VO (EG) Nr. 2679/98 rechtzeitig ankündigen.
- Aufrechterhaltung wichtiger Transitrouten bei Protesten und Blockaden. EU-Mitgliedstaaten müssen dafür Sorge tragen, dass wichtige Straßenkorridore offenbleiben, um die Versorgung innerhalb der EU zu garantieren. Fahrer, Fahrzeuge und Ladungen müssen angemessen vor Übergriffen geschützt werden.
- Stärkere Binnenmarktregeln im grenzüberschreitenden Verkehr, die beispielsweise unkoordinierte nationale Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit verhindern, wie z.B. die verpflichtende Anbringung von Tote-Winkel-Warnschilder auf Lkw oder die obligatorische Ausstattung von Lkw mit Tote-Winkel-Assistenten zur Einfahrt in Städte.
- EU-Studie über den Zustand und die Verbesserung der Straßeninfrastruktur für den Einsatz von optimalen und CO<sub>2</sub>-effizienten Nutzfahrzeugkombinationen.
- A1-Bescheinigung bei grenzüberschreitender Tätigkeit der Fahrer: Dringend erforderlich ist eine EU-weit harmonisierte Grundlage für ein digitales Verfahren zur Beantragung und zur Bescheidung durch Behörden der Mitgliedsstaaten.

- Grenzüberschreitende Abfallverbringung: Nennung einer zentralen Auskunftsstelle für Fragen zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung nach dem Baseler Übereinkommen (Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen) und Hinterlegung der Kontaktdaten der nationalen zentralen Auskunftsstellen auf einer für die Öffentlichkeit zugänglichen Plattform.

Frankfurt am Main, 7. Mai 2024