



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



# Gemeinsame Stellungnahme zum Europäischen Green Deal

Das Common Office:  
des deutschen Straßentransportverbands (BGL)  
des französischen Straßentransportverbands (FNTR)  
der Nordic Logistics Association (NLA)

Mai 2021

## Inhaltsverzeichnis

Straßengüterverkehr im Einklang mit dem Europäischen Green Deal .....	2
1. Technologie, die den Übergang ermöglicht.....	4
2. Weitere Optionen zur CO2-Reduzierung .....	5
3. Zusätzliche politische Maßnahmen .....	8
Schlussfolgerungen.....	10

## Straßengüterverkehr im Einklang mit dem Europäischen Green Deal

Der grüne Wandel des Transportsektors ist eine entscheidende und große Herausforderung und eine dringende Angelegenheit, die Handlungen von allen Beteiligten wie Gesetzgebern, Energiesektor, Herstellern und der Logistikbranche, erfordert. Allerdings wird der grüne Wandel nicht von alleine geschehen. Da die Nachfrage nach Gütertransporten in Europa in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich erheblich steigen wird, muss sichergestellt werden, dass die EU-Politik weitere Anreize für den Straßentransportsektor schafft, um Teil der Lösung für die durch den Klimawandel entstehenden Herausforderungen zu werden. Mit diesem Papier möchten wir unsere Empfehlungen vorlegen, um das im Europäischen Green Deal festgelegte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 sowie das neue Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55% zu reduzieren, zu erreichen.

Seit über 20 Jahren arbeitet die gesamte Transportbranche bereits hart daran, einen sicheren und umweltfreundlichen Transport durch die Reduzierung von Luftschadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch zu gewährleisten. Unsere Unternehmen haben sich verpflichtet, die Treibhausgasemissionen weiter zu senken, um der globalen Erwärmung entgegenzuwirken.

Eine Voraussetzung dafür, dass unsere Unternehmen in neue "grüne" Technologie investieren, ist der Erfolg bei der Bekämpfung des Sozialdumpings. Bei konstant niedrigen Marktpreisen aufgrund von unfairem Wettbewerb werden Unternehmen finanziell nicht in der Lage sein, an der grünen Transformation teilzunehmen. Außerdem müssen unvorhergesehene Ereignisse wie z.B. der Schock der COVID-19-Pandemie, der den Sektor vor finanzielle Herausforderungen stellt, berücksichtigt werden.

Unsere Branche versteht sich in einem ganzheitlichen Ansatz als Treiber für umweltfreundlichen Transport. Um die ambitionierten Klimaziele der EU zu erreichen, wird die Logistikbranche weiterhin ihre Prozesse optimieren, um die Effizienzsteigerung des Güterverkehrs zu beschleunigen.

Der Weg zur Klimaneutralität ist lang und herausfordernd, und das EU-Klimagesetz legt einen ambitionierten Zeitplan fest, der die Dringlichkeit unterstreicht. Gleichzeitig müssen wir erkennen, dass der Übergang nicht über Nacht geschehen wird. Daher müssen die politischen Entscheidungsträger auch die Rolle von kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Kraftstoffen aus nicht-fossilen Quellen (z.B. grüne Biokraftstoffe) für die nähere Zukunft anerkennen. Transportunternehmen sind bereit, in energieeffiziente Null-Emissions-Fahrzeuge zu investieren, sobald diese markttauglich und serienreif sind und diese den Transportunternehmen zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund ermutigen wir den Gesetzgeber, einen pragmatischen Ansatz zu wählen und angemessene wirtschaftliche Anreize einzuführen. Diese sind notwendig, um die eventuell länger bestehende Lücke zwischen den aktuellen Marktpreisen und den umweltfreundlichen Lösungen zu schließen und gleichzeitig einen fairen Wettbewerb über die Grenzen hinweg sicherzustellen. Der Sektor wartet darauf, dass das "Fit-for-55-Paket" der Europäischen Kommission mehr Details über den weiteren Weg geben wird. Was der

Straßengüterverkehrssektor jetzt am meisten braucht, ist Planungs- und Investitionssicherheit, um den grünen Übergang umzusetzen.

## 1. Technologie, die den Übergang ermöglicht

Um die Klimaziele zu erreichen und den Straßengüterverkehrsunternehmen die nötige Planungssicherheit zu bieten, sollte sich der Gesetzgeber auf die verschiedenen Einsatzgebiete von Nutzfahrzeugen und diesbezügliche unterschiedliche Technologien konzentrieren. Bislang erscheinen batterieelektrische Nutzfahrzeuge (BEV) eher für Städte, lokale und regionale Märkte geeignet, während Wasserstoff-Lkw für den Langstreckentransport besser geeignet sind. Langfristig haben jedoch beide Technologien das Potenzial, das Rückgrat des Langstreckenbetriebs zu sein. Dennoch ist es offensichtlich, dass Elektrofahrzeuge immer noch nicht in der Lage sind, spezielle Aufgaben zu übernehmen, wie z.B. die Auslieferung schwerer Lasten in Städten, zum Beispiel Schwertransporte und Kranarbeiten, für die wir heute auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angewiesen sind.

Außerdem sollten die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Produktion und Entsorgung der einzelnen Fahrzeugtypen entstehen, ebenso wie die Wechselwirkungen mit anderen Wirtschaftssektoren, berücksichtigt werden. Der zusätzliche Bedarf an erneuerbaren Energien muss berücksichtigt werden, um die Angemessenheit neuer Technologien zu bewerten. Schließlich wird ein effektiver Rahmen zur Defossilisierung aller Energieträger (Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe und Elektrizität) benötigt, um sicherzustellen, dass alternative Kraftstoffe aus umweltfreundlichen Quellen stammen.

Einsatzbereich  Technologien	BEV*	H <sub>2</sub> /BZ**	Gas-Lkw***	
			LNG	CNG
<b>Nahverkehr:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jahresfahrleistung: 30.000 bis 50.000 km p. a.</li> <li>Einsatzgebiet: &lt; 50 km</li> <li>Tagesfahrleistung: ~ 150 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ab 2021</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ab 2026</li> </ul>		
<b>Regionalverkehr:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jahresfahrleistung: 50.000 bis 80.000 km p. a.</li> <li>Einsatzgebiet: 50 - 100 km</li> <li>Tagesfahrleistung: ~ 300 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ab 2021</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ab 2026</li> </ul>		
<b>Fernverkehr:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jahresfahrleistung: 80.000 bis 120.000 km p. a.</li> <li>Einsatzgebiet: &gt; 150 km</li> <li>Tagesfahrleistung: ~ 480 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ab 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ab 2026</li> </ul>		

■ eher geeignet   
 ■ eher ungeeignet; Jahreszahlen beschreiben voraussichtliche Verfügbarkeit in Großserien.

Abbildung 1 veranschaulicht die Technologien, die in den verschiedenen Marktsegmenten zum Einsatz kommen mit dem Schwerpunkt auf BEV, Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) und Gas-Lkw.

**\*BEV – Batterie-elektrische Nutzfahrzeuge:** BEV-Nutzfahrzeuge sind bereits in Kleinserien bei Kunden im Testbetrieb. Die Lkw-Hersteller haben für das Jahr 2021 die (Groß-)Serieneinführung

zugesagt. Diese Fahrzeuge werden zunächst für den Verteil- und Regionalverkehr ausgelegt sein. Perspektivisch sollen sie auch im Fernverkehr einsetzbar sein, wobei die Praxistauglichkeit noch unklar ist.

**\*\*H<sub>2</sub>-BZ (Wasserstoff-Brennstoffzelle):** Die Nutzfahrzeugindustrie arbeitet mit Hochdruck an der Entwicklung von Brennstoffzellen-Lkw. Mehrere Hersteller haben den Beginn der Serienfertigung ab 2026 angekündigt. Diese Fahrzeuge können flexibel und mit ähnlichen Leistungsprofilen wie Diesel-Lkw eingesetzt werden und erfüllen damit optimal die Anforderungen der Transport- und Logistikbranche.

**\*\*\*Gas-Lkw:** Lkw mit verflüssigtem Erdgas (LNG) und komprimiertem Erdgas (CNG) stellen bis zum Markthochlauf anderer Antriebsoptionen eine sofort einsetzbare Alternative zu Diesel-Lkw dar. LNG/CNG werden weiterhin Teil des Mixes sein, vorausgesetzt, die Produktion erfolgt aus erneuerbaren Quellen. Die Beimischung von treibhausgasneutralen Kraftstoffen wie Biomethan (Bio-LNG; BioCNG) oder grünes synthetisches Methan kann die klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter reduzieren.

**Wasserstoffverbrennung:** Wasserstoff kann auch in Nutzfahrzeugen in einem Wasserstoffverbrennungsmotor genutzt werden. Konventionelle Dieselmotoren können durch neue Technologien in klimaneutrale Wasserstoffmotoren umgewandelt werden. Diese emissionsfreie Verbrennung kann sowohl für Neuentwicklungen als auch für Nachrüstlösungen genutzt werden, ohne große Änderungen des ursprünglichen Motors und des Antriebsstrangs. Die Vorteile sind hohe Effizienz und Leistungsdichte, Klimaneutralität und eine positive Ökobilanz.

## 2. Weitere Optionen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung

**Bereitstellung von grüner Energieversorgung, Betankung und Ladeinfrastruktur:** Der Aufschwung alternativer Kraftstoffsysteme erfordert eine für Nutzfahrzeuge geeignete EU-weite Betankungs- und Ladeinfrastruktur, sowie ausreichend erneuerbare Energiequellen. Deshalb muss der Gesetzgeber die Überarbeitung der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) nutzen, um Zielwerte für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur festzulegen. Darüber hinaus muss die Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) und der Energiebesteuerungsrichtlinie so gestaltet werden, dass die anteilmäßige Zunahme ~~(der Anstieg?)~~ alternativer Kraftstoffe durch wirtschaftlich attraktive Energiepreise unterstützt wird.

**Grüner Wasserstoff und E-Fuels (Power-to-X):** Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen sollte die einzige Form von Wasserstoff sein, die in Zukunft verwendet wird, um Klimaneutralität zu erreichen. Allerdings basiert ein Großteil des Wasserstoffs noch auf fossilen Brennstoffen. Positiv ist, dass die Europäische Kommission auf die Erzeugung von Wasserstoff aus Elektrolyse aus grünen Quellen, zum Beispiel aus Windenergie, drängt. Wir warten auf die Verfügbarkeit dieser Technologie und ihre betriebliche Machbarkeit und darauf, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit für die Branche klar aufgezeigt wird.

**Synthetische Kraftstoffe**, die aus erneuerbarem Strom hergestellt werden (E-Fuels), können einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten, insbesondere für die bestehende Flotte. Kraftstoffe auf Basis von Strom aus erneuerbaren Quellen werden auch als Power-to-X bezeichnet. Allerdings ist eine ausreichende Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen Voraussetzung dafür, dass Power-to-X zu einer praktikablen Option wird.

**E-Autobahnen:** Die Oberleitungstechnologie ist eine interessante Alternative zur Antriebstechnik, um den "grünen" Verkehr zu fördern. Zusammen mit BEV scheint diese Technologie ein hohes Potenzial zur Reduktion von Treibhausgasemissionen zu bieten. Außerdem sind die Investitionen zum Aufbau der Infrastruktur von "E-Highways" eher moderat, würden aber öffentliche Unterstützung benötigen. Tests und Pilotprojekte sind im Gange und werden mehr Informationen darüber liefern, wie viel diese Technologie zu den Klimazielen beitragen kann und ob dies ein Geschäftsmodell sein kann. Da der Straßengüterverkehr ein grenzüberschreitendes Geschäft ist, müsste die Infrastruktur für diese Technologie international harmonisiert und in die grenzüberschreitende Logistik integriert werden können. Vorerst könnte diese Technologie ihre Vorzüge für spezielle Lösungen haben, z. B. für Häfen, Terminals oder für Linienverkehre auf ausgewählten Destinationen.

**Infrastruktur für alternative Kraftstoffe:** Ein breiter Ausbau der Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie Ladeinfrastruktur ist in Europa notwendig, um den grünen Übergang zu schaffen. In der Zwischenzeit müssen die Ambitionen der EU mit den täglichen Realitäten übereinstimmen, mit denen die Betreiber im Straßengüterverkehr zu tun haben. Eine Bindung an teure Energie- und Kraftstofflösungen kann für Transportunternehmen, andere Marktteilnehmer und letztlich auch für den Endverbraucher einen sehr hohen Preis haben.

Für die überwiegende Mehrheit der Transportunternehmen, die kleine oder mittelständische Unternehmen sind, stellt die Anschaffung neuer Lkw und Fahrzeuge eine erhebliche Investition dar. Solche Investitionen müssen mit Blick auf die langfristige wirtschaftliche Stabilität getätigt werden. Gegenwärtig gibt es für Transportunternehmen kein tragfähiges Geschäftsmodell für umweltfreundliche Alternativen, wie z. B. elektrisch oder mit Wasserstoff angetriebene Lkw. Deshalb ist es zwingend erforderlich, dass:

- Die alternativen und nachhaltigeren Kraftstoffe im Vergleich zu herkömmlichen fossilen Kraftstoffen wirtschaftlich attraktiv gemacht werden, so dass die Transportunternehmen einen echten geschäftlichen Anreiz erhalten, sich für grünere Lösungen zu entscheiden.
- Der Übergang soll nicht überstürzt werden, da die Rolle von klimaneutralen Kraftstoffen wie Biomethan, andere nachhaltige Biokraftstoffe und Power-to-X kurz-, mittel- und sogar langfristig noch eine wichtige Rolle spielen werden.

**Trailer- und Lkw-Komponenten:** Als kurzfristig wirkende Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Straßengüterverkehr muss dringend das Potential durch eine Optimierung von Trailern und Lkw-Ausstattungskomponenten erschlossen werden, z.B. durch Förderprogramme für (automatisierte) Aerodynamiksysteme, elektronische Antriebsachsen und Softwareoptimierungen.

**Fahrzeuge mit höherer Ladekapazität (HCV):** Ein leicht erreichbares Ziel ist der ausgedehntere Einsatz von längeren Fahrzeugen mit höherer Kapazität, den so genannten Lang-Lkw. Da sie in einigen Mitgliedstaaten bereits eingesetzt werden, sollte die grenzüberschreitende Nutzung solcher Fahrzeuge unter gewissen Bedingungen ermöglicht werden. Der verstärkte Einsatz von HCV ist der schnellste, einfachste und kostengünstigste Weg, um die klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßengüterverkehrs zu reduzieren. Die Erhöhung der Ladekapazität für schwere Straßengüterfahrzeuge innerhalb der EU wird den Kraftstoffverbrauch senken und die Emissionen pro transportierter Einheit reduzieren. Ein stärkerer Einsatz von Lang-Lkw in der EU kann je nach Fahrzeugkombination die Anzahl der Lkw auf europäischen Straßen um bis zu 35% sowie gleichzeitig die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 30% zu reduzieren. Die Reduzierung der Anzahl von Lkw, die für den Transport der gleichen Ladung benötigt werden, trägt auch dazu bei, die Herausforderung des Fahrermangels in diesem Sektor zu bewältigen.

Wir erkennen an, dass es innerhalb der EU Unterschiede hinsichtlich der Maße der Lkw gibt, und deshalb sollten Mitgliedsstaaten die Möglichkeit behalten, höhere Gewichte und Abmessungen für nationale Transporte zuzulassen. Wir regen die Überprüfung eines EU-weiten Ansatzes für Zuggesamtmassen von mindestens 44t unter der Voraussetzung des Einsatzes geeigneter Fahrzeugkombinationen an.

**Euro VII:** Die aktuelle Euro VI-Norm hat bereits (bzgl. Schadstoffemissionen) zu deutlichen Verbesserungen, saubereren Motoren und besserer Luftqualität geführt. Während die Entwicklung der früheren Euro-Normen zu großen Verbesserungen führte, ist der potenzielle Nutzen einer neuen Euro-VII-Norm sehr begrenzt, da die Kurve abflacht. Wir glauben, dass bei einem neuen EU-Klimaschutzgesetz der Fokus eher auf bestehende Maßnahmen wie den Ausbau grüner Infrastruktur, die Unterstützung langfristiger Investitionen in sauberere Fahrzeuge und die Förderung von HCV liegen sollte.

**Emissionshandelssystem (ETS):** Jede Ausweitung des ETS muss in Synergie mit anderen EU und nationalen Politiken stehen. Der Transportsektor unterliegt bereits einer Besteuerung und es ist daher wichtig eine Doppelbesteuerung, die die Transportunternehmen ungerechtfertigt benachteiligen würde, zu vermeiden. Stattdessen sollte das Augenmerk auf Maßnahmen gelegt werden, die besser geeignet sind, Emissionen dauerhaft zu reduzieren und zu beseitigen, wie zum Beispiel die anstehende Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie und der AFID. Wir begrüßen eine gründliche Untersuchung des Themas und regen an, dass die bereits zur Verfügung stehenden Lösungen und Maßnahmen priorisiert werden.

**Energiebesteuerung:** Der Markt für Energieprodukte für den Verkehrssektor muss wettbewerbsfähig sein und Raum für mehrere grüne Optionen wie Gas, Wasserstoff, E-Treibstoffe, Biokraftstoffe und elektrifizierte Mobilität einschließlich Batterien bieten, ohne den Markt auf eine bestimmte Technologie oder Kraftstoffart festzulegen. Die anstehende Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie bietet eine wichtige Gelegenheit diese Aspekte anzugehen. Konkret können die folgenden Maßnahmen bei der anstehenden Überarbeitung berücksichtigt werden:

- Um eine breite Akzeptanz von kohlenstoffarmen/fossilfreien alternativen technischen Lösungen und Kraftstoffen zu gewährleisten, muss ihr höherer Anschaffungspreis durch Anreize kompensiert werden, die eine schnelle Investitionsrendite gewährleisten.



- Kohlenstoffarme/fossilfreie Lkw sind im Vergleich zu Lkw mit Dieselmotor derzeit nur zu einem deutlich höheren Anschaffungspreis verfügbar. Wenn der grüne Übergang vollständig gefördert werden soll, muss diese Barriere durch Investitionen und finanzielle Unterstützung für den Kauf von kohlenstoffarmen Fahrzeugen beseitigt werden.

- Darüber hinaus wird es wichtig sein, die Abschreibung bestehender Fahrzeuge zu regeln, indem man Fuhrunternehmen solide wirtschaftliche Anreize für den Ersatz ihrer Flotte durch kohlenstoffarme/fossilfreie Lkw bietet und einer Entwertung der bestehenden Dieselflotten durch geeignete Maßnahmen entgegenwirkt.

### 3. Zusätzliche politische Maßnahmen

Die Kapitalbindung für bestehende Lkw-Flotten in Unternehmen der Logistikbranche ist hoch. Um den Umstieg auf klimaneutrale Lkw wirtschaftlich tragfähig zu machen und Anreize zu schaffen, ist ein staatliches Förderpaket aus verschiedenen Instrumenten notwendig. Dazu gehören Kaufprämien bzw. -anreize in Höhe von mindestens 80% der zusätzlichen Investitionskosten (für alternative Antriebe, Anhänger und Komponenten), Sonderabschreibungen, Mautbefreiungen bzw. -vergünstigungen sowie Fördermaßnahmen zur Erneuerung der bestehenden Infrastruktur in den Unternehmen (z.B. Betriebstankstellen).

**Ein gerechter Übergang:** Diese Stellungnahme behandelt neue Technologien zum umweltfreundlichen Transport mit ihren Vor- und Nachteilen. Bei dieser Entwicklung sollten die sozialen Aspekte nicht vergessen werden. In der Tat, in der Mitteilung der Europäischen Kommission zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität steht geschrieben, dass es notwendig ist, "hochqualifizierte Arbeitskräfte in Europa zu halten, die Rechte der Arbeitnehmer zu schützen und sicherzustellen, dass der grüne und digitale Übergang gerecht und inklusiv ist, indem die Menschen an erster Stelle stehen." Wir brauchen eine europäische Politik, die auf alle Entwicklungen eingeht, die den Straßenverkehrssektor umgestalten. Neue wesentliche Fähigkeiten müssen im Hinblick auf die Einführung neuer Technologien identifiziert werden und die Arbeitgeber müssen dabei unterstützt werden, ihre Arbeitskräfte für die Arbeitsplätze der Zukunft aus- und weiterzubilden .

**Zugang zu den Städten:** Wir erkennen voll und ganz die Notwendigkeit an, saubere Luft in den Städten sicherzustellen. Dies darf jedoch nicht auf Kosten der Logistik und der Fähigkeit unseres Sektors gehen, die Städte zu erreichen und Waren und Dienstleistungen zu liefern. Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass Lkw und Spezialfahrzeuge weiterhin Zugang erhalten. Maschinen und Baustoffe müssen weiterhin geliefert werden - auch in die Städte. Dies kann heute nicht nur durch elektrisch betriebene Leichtfahrzeuge erfolgen. Es ist daher wichtig, dass die künftige EU-Politik einen ausgewogenen Ansatz verfolgt um zu prüfen, wie die Luftqualität in einem größeren grenzüberschreitenden Maßstab - anstatt durch einzelne lokale Initiativen - verbessert werden. Eine solche Strategie muss anerkennen, dass Lkw und größere Fahrzeuge, die auf fossilen Brennstoffen basieren, weiterhin eine Rolle bei der Lieferung von Waren in Städte spielen werden. Wir brauchen einen pragmatischen Ansatz, der die Interessen aller Beteiligten beim Zugang zu städtischen Gebieten berücksichtigt.

**Kombinierter Verkehr:** Der europäische kombinierte Straße-Schiene Verkehr bleibt eine verkehrsmittelneutrale Möglichkeit, den Verkehr klimaneutraler zu gestalten, wenn die zurückzulegende Strecke länger als 300 km ist. Außerdem sind wir der Meinung, dass ein gut funktionierender intermodaler Verkehr Verbesserungen erfordert, wie z. B. eine umfassende Standardisierung und Entwicklung der Digitalisierung, insbesondere zur Reduzierung des Verwaltungsaufwands des kombinierten Verkehrs. Die Europäische Kommission hat das Jahr 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene erklärt, um nachhaltige Mobilität zu fördern.

Außerdem ist es bedauerlich, wieder einmal den altmodischen Hinweis auf die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu finden. Dies verkennt eklatant die zentrale Rolle, die der gewerbliche Straßentransport bei der Lieferung von Gütern in Europa spielt; nicht zuletzt während der COVID-19-Pandemie. Wir fordern daher die EU-Entscheidungsträger auf, den Fokus auf "multimodaler Zusammenarbeit" zu belassen.

## Schlussfolgerungen:

- **Unser Beitrag zur Ökologisierung des Verkehrs:** Der Straßengüterverkehr ist der Schlüssel zur EU-Verkehrspolitik mit einem Anteil von 70% der transportierten Güter in der EU. Er ist bestrebt, zur Ökologisierung des Transportwesens beizutragen. In den vergangenen 20 Jahren haben unsere Straßengüterverkehr-KMU bereits wichtige Beiträge zur Nachhaltigkeit geleistet.
- **Planungs- und Investitionssicherheit:** Was der Straßengüterverkehr derzeit am dringendsten benötigt, ist Planungs- und Investitionssicherheit zur Umsetzung des grünen Übergangs.
- **Anreize sind unerlässlich:** Die Finanzierung muss Maßnahmen und Investitionen in neue Technologien und alternative Kraftstoffe unterstützen, um die Lücke zwischen den aktuellen Marktpreisen und grünen Lösungen zu schließen. Die Green-Deal-Strategie soll eine wettbewerbsfähige und attraktive Zukunft für unsere Unternehmen garantieren und sie entlasten, um den Übergang erfolgreich zu gestalten.
- **Verfügbarkeit von alternativen Kraftstoffen und angemessener Infrastruktur:** Die Transportunternehmen müssen die Möglichkeit haben, die für sie geeigneten alternativen Kraftstoffe zu wählen, und es muss begleitend die Entwicklung der Tank- und Ladeinfrastrukturen in der gesamten EU erfolgen.
- **Offen für modale Zusammenarbeit:** Wir halten "modal shift"-Ziele für überholt; wir arbeiten bereits heute mit anderen Verkehrsträgern auf Augenhöhe zusammen.
- **Überarbeitung der Energiebesteuerung:** Diese sollte die Einführung aller nachhaltigen, sauberen Kraftstoffe unterstützen.
- **Die Digitalisierung** ist ein zusätzliches Instrument, um die Ziele des Green Deal zu erreichen: Die Digitalisierung wird den Transport und die Nutzung der Infrastrukturen optimieren.
- **Hochkapazitätsfahrzeuge sollen unterstützt werden:** Wir sehen eine dynamische Entwicklung von Fahrzeugen mit höherer Ladekapazität. Divergierende nationale Lösungen sollten vermieden werden, da sie die grenzüberschreitende Mobilität und das Funktionieren des Binnenmarktes behindern könnten.
- **Kein Flickenteppich beim Zugang zu den Städten:** Die Schaffung sauberer Städte ist eine wichtige Aufgabe. Dies darf jedoch nicht auf Kosten der Logistik und der Fähigkeit unseres Sektors gehen, die Städte zu erreichen und Waren und Dienstleistungen zu liefern. Die zukünftige EU-Politik sollte zur Verbesserung der Luftqualität einen ausgewogenen und grenzüberschreitenden Ansatz verfolgen und unterschiedliche Lösungen auf lokaler Ebene vermeiden
- **Soziale Aspekte im Zusammenhang mit einem fairen Übergang:** Schließlich führt die Innovation zu Veränderungen der Arbeitsbedingungen und zu einem Bedarf an neuen Fähigkeiten. Dieser soziale Aspekt der technologischen Entwicklungen muss ausreichend behandelt werden, um angemessene Arbeitsbedingungen und die Ausbildung zum Erwerb neuer Kompetenzen zu gewährleisten.



*Photo: Jamieson Potheary*

**Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)** ist der führende Verband für Straßenverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland mit 7.000 Mitgliedsunternehmen.

**Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)** ist mit 5.000 Mitgliedsunternehmen der führende Verband für Straßenverkehrsunternehmen in Frankreich.

**Nordic Logistics Association (NLA)** ist die gemeinsame Brüsseler Vertretung der führenden Straßenverkehrsverbände in den nordischen Ländern, die rund 17.000 schwedische Mitgliedsunternehmen vertritt: Sveriges Åkeriföretag (SÅ); Dänemark: Dansk Transport og Logistik (DTL); und Norwegen: Norges Lastebileier-Forbund (NLF) in enger Zusammenarbeit mit seinem assoziierten Mitglied Finnish Transport and Logistics (SKAL).

### **Kontakte:**

**BGL** – Dirk Saile: +32 (0) 2 230 10 82

**FNTR** – Isabelle Maître: + 32 (0) 476 98 42 83

**NLA** – Torsten Laksafoss Holbek: + 32 (0) 474 04 80 05