

Kommission Straßengüterverkehr

Abschlussbericht



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Inhalt

I.	Einleitung	2
II.	Sofortprogramm „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“	4
1.	Mautharmonisierungsprogramm Umweltschutz und Sicherheit.....	4
2.	Förderprogramm Energiemindernde Komponenten	4
3.	Förderprogramm Gewerbliches Schnellladen	4
III.	Maßnahmen zur Entbürokratisierung	5
1.	Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse schaffen.....	7
2.	Bürokratische Hemmnisse im Bereich Transformation abbauen	11
3.	Prozesse für Großraum- und Schwertransporte optimieren.....	15
4.	Meldepflichten für Unternehmen einfach und praktikabel gestalten	15
5.	Effektive, störungsfreie und sichere Belieferung in Städten erleichtern.....	16
6.	Bestehende Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen prüfen	17
7.	Gestaltungsspielraum für Förderprogramme prüfen und harmonisieren	18
8.	Wettbewerbsnachteile bei der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland abbauen	18
9.	Unverhältnismäßige Belastungen bei Umsetzung des Lieferkettensorgfalts- pflichtengesetzes und der EU-Lieferkettenrichtlinie verhindern.....	19
10.	Zusätzliche Bürokratie bei der Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes vermeiden	19
	Anlage: Mitglieder der Kommission Straßengüterverkehr	20

I. Einleitung

Ein effizienter, schneller und zuverlässiger Güterverkehr ist essentiell für eine moderne Volkswirtschaft, die auf arbeitsteiligen Prozessen und komplexen Wertschöpfungsketten basiert. Für den Standort Deutschland spielt der Güterverkehr aufgrund des hohen Industrieanteils und unserer zentralen Lage in Europa eine besonders wichtige Rolle. Die Logistikbranche trägt somit maßgeblich zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unseres Landes bei. Außerdem stellt sie die tägliche Versorgung der Bevölkerung vor Ort sicher.

72 Prozent der Leistung im Güterverkehr entfallen bereits heute auf den Lkw. Zudem ist in den kommenden Jahren von einem weiteren Wachstum des Güterverkehrs einschließlich des Straßengüterverkehrs auszugehen. Das heißt: Auch in Zukunft wird der Straßengüterverkehr in unserem Land eine dominante Rolle einnehmen. Das gilt umso mehr, als ein wesentliches Wachstumssegment für die Verlagerung von Transporten auf Schiene und Binnenschiff der kombinierte Verkehr und multimodale Verkehre darstellen, also solche Transporte, bei denen der Vor- und Nachlauf weiterhin auf der Straße stattfindet. Um die Klimaziele für den Verkehrssektor zu erreichen, müssen wir daher vor allem die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs sehr ehrgeizig vorantreiben.

Der Hochlauf alternativer Antriebe im Straßengüterverkehr ist mit hohen Investitionen sowohl in die Tank- und Ladeinfrastruktur als auch in den Fuhrpark verbunden. Darüber hinaus stehen die Unternehmen des Straßengüterverkehrs vor enormen Herausforderungen, insbesondere be-

dingt durch die angespannte Wettbewerbssituation, gestiegene Kosten, darunter Bürokratielasten, den sich zuspitzenden Berufskraftfahrer-mangel und aktuelle geopolitische Krisen. Bewältigt werden können diese Herausforderungen nur gemeinsam, d. h. im Zusammenspiel zwischen Bund, Ländern und Wirtschaft. Um die Unternehmen vor dem Hintergrund dieser Aufgaben bestmöglich zu unterstützen, hat der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing MdB, im Januar 2024 die Kommission Straßengüterverkehr einberufen. Sie hat den Auftrag, Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die den Güterverkehrssektor kurz-, mittel- und langfristig entlasten. Die Belange der Wirtschaft wurden in der Kommission durch elf Logistik- und Branchenverbände vertreten (s. Anlage).

Im Zuge der Einrichtung der Kommission Straßengüterverkehr sagte Bundesminister Dr. Wissing zu, alle Möglichkeiten für eine Entlastung der Branche im laufenden Haushaltsvollzug zu prüfen. Die Kommission Straßengüterverkehr begrüßt in diesem Zusammenhang das Sofortprogramm „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“, das Bundesminister Dr. Wissing im Rahmen der ersten Sitzung der Kommission am 30. April 2024 vorgelegt hat. Mit dem Sofortprogramm soll die Branche trotz angespannter Haushaltslage auf ihrem Weg zur Klimaneutralität entlastet werden.

Mit Blick auf den weiteren Transformationsprozess unterstützt die Kommission Straßengüterverkehr die bestehenden Initiativen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV),

wie das Gesamtkonzept Klimafreundliche Nutzfahrzeuge und die Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur II, die weiter gestärkt und vorangetrieben werden müssen. Daneben muss ein besonderer Schwerpunkt darauf liegen, bürokratische Hemmnisse im Transformationsprozess abzubauen und dadurch Erleichterungen für die Unternehmen zu schaffen. Hierzu hat die Kommission Straßengüterverkehr konkrete Maßnahmen erarbeitet, die für die Logistikbranche von besonderer Relevanz sind.

Aus Sicht der Kommission Straßengüterverkehr stellt der Abbau überflüssiger Regulierung und Bürokratie einen der zentralen Hebel dar, um die Logistikwirtschaft, aber auch den Standort Deutschland insgesamt zu stärken und voranzubringen. Die Kommission Straßengüterverkehr

begrüßt daher die Initiativen der Bundesregierung zum Bürokratieabbau, wie zum Beispiel das kürzlich vom Bundeskabinett beschlossene Bürokratieentlastungsgesetz IV. Es gilt nun, dem Bürokratieabbau kurz- wie mittelfristig weiterhin hohe Priorität einzuräumen und eine umfassende Entbürokratisierungsinitiative auf den Weg zu bringen. Als Beitrag hierzu hat die Kommission Straßengüterverkehr sich auf eine Reihe von konkreten Entbürokratisierungsmaßnahmen verständigt, durch welche die Logistikbranche wirksam entlastet werden kann.

Die Mitglieder der Kommission Straßengüterverkehr werden Anfang 2025 zusammenkommen, um die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen zu bewerten und weitere Schritte zu empfehlen.

II. Sofortprogramm „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“

Am 30. April 2024 hat Bundesminister Dr. Volker Wissing im Rahmen der Kommission Straßengüterverkehr ein Sofortprogramm „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“ vorgelegt.

Das Sofortprogramm basiert auf drei Säulen:

1. Mautharmonisierungsprogramm Umweltschutz und Sicherheit

- Das Mautharmonisierungsprogramm Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-minimis) wurde um weitere 60 Mio. Euro aufgestockt. Damit stehen im Vollzug des Bundeshaushalts 2024 insgesamt 371,9 Mio. Euro für dieses Förderprogramm zur Verfügung.
- Mit den zusätzlichen Haushaltsmitteln können bereits im Jahr 2023 gestellte Anträge aus dem überzeichneten Förderprogramm mit einem Volumen von ca. 30 Mio. Euro bewilligt werden.
- Außerdem wurden rund 30 Mio. Euro für neue Förderanträge bereitgestellt; diese waren nach kurzer Zeit gebunden. Insgesamt gingen 1.991 Neuanträge ein.
- Das BALM hat alle vorliegenden Anträge aus den Jahren 2023 und 2024 bis zum 30. Juni 2024 beschieden.

2. Förderprogramm Energiemindernde Komponenten

- Für das erfolgreiche Förderprogramm „Energiemindernde Komponenten“ (EMK), auch bekannt als Trailerförderung, wurden 60 Mio. Euro neu bereitgestellt.

- Mit den zusätzlichen Haushaltsmitteln können bereits im Jahr 2023 gestellte Anträge aus dem überzeichneten Förderprogramm mit einem Volumen von ca. 25 Mio. Euro bewilligt werden.

- Außerdem wurden rund 35 Mio. Euro für neue Förderanträge bereitgestellt; diese waren nach kurzer Zeit gebunden. Insgesamt gingen 576 Neuanträge ein.

- Das BALM hat die vorliegenden Anträge aus den Jahren 2023 und 2024 bereits vollständig beschieden.

3. Förderprogramm Gewerbliches Schnellladen

- Für das Förderprogramm „Gewerbliches Schnellladen“ wurden rund 234 Mio. Euro neu bereitgestellt.
- Mit den zusätzlichen Haushaltsmitteln können bereits im Jahr 2023 gestellte Anträge aus dem überzeichneten Förderprogramm mit einem Volumen von ca. 84 Mio. Euro bewilligt werden.
- Außerdem wurden aufgrund der hohen Beteiligung der Transport- und Logistikbranche rund 150 Mio. Euro für die zeitnahe Fortsetzung der Förderung bereitgestellt. Seit dem 3. Juni 2024 können Unternehmen auf dem Portal des Projektträgers Jülich wieder Förderanträge einreichen.

III. Maßnahmen zur Entbürokratisierung



Die Kommission Straßengüterverkehr sieht folgende Maßnahmen als vordringlich an:

1. Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse schaffen

- Gleichwertige Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten anerkennen
- Hürden für die Beschäftigung ukrainischer Berufskraftfahrerinnen und -fahrer abbauen
- Weitere Möglichkeiten für die Umschreibung von Führerscheinen aus Drittstaaten prüfen
- Spielräume zur Einbindung von Augenoptikern in den sog. Sehtest prüfen
- Rechtliche Auslegung der Anlage 5 Fahrerlaubnis-Verordnung klarstellen
- Erleichterungen für die regelmäßig erforderliche Weiterbildung einführen
- Rechtliche Auslegung zur Zulassung von Räumen für Schulungen zur Weiterbildung klarstellen

2. Bürokratische Hemmnisse im Bereich Transformation abbauen

- Rahmenbedingungen für den Ausbau von Ladepunkten verbessern

- Erleichterungen bei Netzanschlussverfahren für den Wirtschaftsverkehr umsetzen
- Aufbau der Lkw-Ladeinfrastruktur vorantreiben
- Rechtliche Rolle der Ladesäulenbetreiber anpassen
- Steuerliche Förderung von erneuerbaren Kraftstoffen prüfen
- Berichtspflichten im Rahmen des EU-Grenzausgleichsmechanismus vereinfachen

3. Prozesse für Großraum- und Schwertransporte optimieren

- Antrags- und Genehmigungsverfahren vereinfachen und beschleunigen

4. Meldepflichten für Unternehmen einfach und praktikabel gestalten

- Meldeaufwand reduzieren und innerbehördlichen Datenaustausch ausbauen
- Meldepflichten bei kurzzeitigen Änderungen in der Fahrzeugflotte praktikabel gestalten

5. Effektive, störungsfreie und sichere Belieferung in Städten erleichtern

- Neues Verkehrszeichen für die Einrichtung von Ladezonen schaffen
- Rolle der Verkehrsbehörden bei der Genehmigung von Halteverbotszonen diskutieren

6. Bestehende Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen prüfen

- Anpassung von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen prüfen
- Anpassung des Lkw-Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen an Ferienreiseverordnung prüfen

7. Gestaltungsspielraum für Förderprogramme prüfen und harmonisieren

- Förderprogramme so einfach wie möglich gestalten

8. Wettbewerbsnachteile bei der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland abbauen

- Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer weiterentwickeln

9. Unverhältnismäßige Belastungen bei Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der EU-Lieferkettenrichtlinie verhindern

- Bei Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie Spielräume für Entlastung der Wirtschaft nutzen

10. Zusätzliche Bürokratie bei der Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes vermeiden

- Bürokratiearme Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes sicherstellen

1. Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse schaffen

Gleichwertige Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten anerkennen	
Sachstand:	Bereits heute fehlen in Deutschland rund 70.000 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer und jedes Jahr kommen viele offene Stellen dazu. Denn: Rund ein Drittel der Gesamtbeschäftigten ist zwischen 55 und 65 Jahre alt, d. h. viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer werden in absehbarer Zeit in Rente gehen. Die Anwerbung von Fahrpersonal aus Drittstaaten kann einen maßgeblichen Beitrag dazu leisten, diese Herausforderung zu bewältigen. Diese wird jedoch dadurch erschwert, dass Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten aufgrund europäischer Vorgaben derzeit nicht anerkannt werden können.
Handlungsrahmen:	Anerkennung gleichwertiger Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten
Maßnahmen:	Um europarechtliche Hürden zu überwinden, hat sich das BMDV mehrfach nachdrücklich mit der Bitte an die Europäische Kommission gewandt, die rechtliche Grundlage für die Anerkennung gleichwertiger Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten zu schaffen, und das mit Erfolg: Auf EU-Ebene werden nun Lösungsansätze diskutiert und geprüft. Dazu gehört auch eine Analyse der Vergleichbarkeit der Berufskraftfahrerqualifikation ausgewählter Drittstaaten, die Ende 2024 vorliegen soll. Überdies hat das Europäische Parlament im Rahmen der Diskussionen zur 4. EU-Führerscheinrichtlinie im Februar 2024 einen Änderungsvorschlag zur Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten beschlossen. Das BMDV wird sich weiterhin gemeinsam mit den in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbänden bei der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament dafür einsetzen, dass der nun begonnene Prozess zu zeitnahen Ergebnissen führt, bürokratische Hürden abgebaut und der Weg für eine einfachere Anwerbung von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten geebnet wird. Sollte sich der Prozess verzögern, werden die Verbände ein Konzept zur Durchführung eines Pilotprojektes zum Erwerb einer anzuerkennenden gleichwertigen Berufskraftfahrerqualifikation in einem Drittstaat vorlegen. Das BMDV wird das Konzept prüfen und bei Bedarf diesbezüglich an die Europäische Kommission herantreten.

Hürden für die Beschäftigung ukrainischer Berufskraftfahrerinnen und -fahrer abbauen	
Sachstand:	Um ukrainischen Geflüchteten die Integration in den deutschen Arbeitsmarkt zu erleichtern und den Fahrermangel in Deutschland zu bekämpfen, müssen bestehende Hürden hinsichtlich der Umschreibung von Fahrerlaubnissen, der Ausstellung von Fahrerkarten und der Anerkennung ukrainischer Berufskraftfahrerqualifikationen abgebaut werden.
Handlungsrahmen:	Prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse (alle Fahrerlaubnisklassen) und einfachere Anerkennung ukrainischer Berufskraftfahrerqualifikationen in Deutschland
Maßnahmen:	Das BMDV hat ein Rechtsetzungsverfahren auf den Weg gebracht, um die Ukraine in die sog. Staatenliste der Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung aufzunehmen, sodass künftig ukrainische Fahrerlaubnisse prüfungsfrei umgeschrieben werden können (alle Fahrerlaubnisklassen, ohne Beschränkung auf den Schutzstatus) und die Ausstellung von Fahrerkarten ermöglicht wird. Hierfür ist die Zustimmung der Länder notwendig. Das BMDV wird deshalb gemeinsam mit den in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbänden bei den Ländern um Zustimmung werben. Entsprechendes gilt für die temporäre Anerkennung der ukrainischen Berufskraftfahrerqualifikation nach Absolvierung einer Ergänzungsschulung und -prüfung, die mit dem gleichen Rechtsetzungsverfahren ermöglicht werden soll. Die Zustimmung der Länder vorausgesetzt, ist nach derzeitigem Zeitplan ein Inkrafttreten Ende des Jahres 2024 vorgesehen.

Weitere Möglichkeiten für die Umschreibung von Führerscheinen aus Drittstaaten prüfen	
Sachstand:	Die Anwerbung von Fahrpersonal aus Drittstaaten kann einen maßgeblichen Beitrag dazu leisten, dem Fahrermangel in Deutschland entgegenzuwirken. Eine hohe Hürde bei der Anwerbung von Fahrpersonal stellt die Umschreibung von Lkw-Führerscheinen aus Drittstaaten dar. Das BMDV arbeitet daher kontinuierlich an Möglichkeiten zur Umschreibung von Führerscheinen aus Drittstaaten (Nicht-EU-Staaten und Nicht-EWR-Staaten). Die hierfür erforderlichen Gemeinsamen Absichtserklärungen legen fest, unter welchen Voraussetzungen eine Drittstaatenfahrerlaubnis anerkannt werden kann. Dem geht eine vertiefte Prüfung der Verkehrsverhältnisse und des Ausbildungs- und Prüfungsniveaus sowie eine Abstimmung mit den Ländern voraus. In dieser Legislaturperiode wurden Gemeinsame Absichtserklärungen mit Moldau, dem Kosovo und Albanien geschlossen und diese Staaten in die Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen.
Handlungsrahmen:	Fortlaufende Prüfung bestehender Handlungsspielräume zur Umschreibung von Führerscheinen aus Drittstaaten unter Berücksichtigung der Praxis zur Anerkennung von Drittstaatenfahrerlaubnissen in anderen EU-Mitgliedstaaten
Maßnahmen:	Das BMDV prüft laufend, ob weitere Gemeinsame Absichtserklärungen sinnvoll und umsetzbar sind. Dabei berücksichtigt das BMDV die Praxis anderer EU-Mitgliedstaaten bei der Anerkennung von Drittstaatenfahrerlaubnissen im Interesse einer Harmonisierung zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen. Derzeit befindet sich das BMDV hierzu im fachlichen Austausch mit Bosnien und Herzegowina sowie Montenegro.

Spielräume zur Einbindung von Augenoptikern in den sog. Sehtest prüfen

Sachstand:	Für die Erteilung oder Verlängerung der Lkw-Fahrerlaubnis muss nach Anlage 6 Nr. 2.1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) bei Berufskraftfahrerinnen und -fahrern im 5-Jahresrhythmus eine Untersuchung des Sehvermögens durchgeführt werden. Zurzeit kann diese ausschließlich durch „einen Augenarzt, einen Arzt mit der Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“, einen Arzt mit der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“, einen Arzt bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, einen Arzt des Gesundheitsamtes oder einen anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung“ nicht jedoch durch Augenoptiker oder Hausärzte vorgenommen werden. Zu beachten ist, dass derzeit nur ein Teil der Augenoptiker ausreichend für die Durchführung der Sehtests qualifiziert ist und nur ein sehr kleiner Teil der Augenoptikerbetriebe (14 %) über die erforderliche Geräteausstattung verfügt.
Handlungsrahmen:	Nutzung vorhandener Spielräume zur Einbindung von Augenoptikern in die Untersuchung des Sehvermögens, sofern die gleichen Untersuchungsstandards mit vertretbarem Aufwand sichergestellt werden können
Maßnahmen:	Das BMDV wird unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Länder erneut prüfen, ob die Untersuchung des Sehvermögens auch durch Augenoptiker durchgeführt werden kann und ob und ggf. welche Änderungen in Anlage 6 Nr. 2.1 FeV hiernach möglich sind. Das BMDV wird die in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbände über die Ergebnisse der Prüfung informieren.

Rechtliche Auslegung der Anlage 5 Fahrerlaubnis-Verordnung klarstellen

Sachstand:	Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Lkw-Fahrerlaubnis müssen sich untersuchen lassen, ob Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können. Sie haben hierüber einen Nachweis vorzulegen. Die Screening- Eignungsuntersuchung von Lkw-Fahrern nach Anlage 5 Nr. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) kann jeder Arzt vornehmen. Lediglich bei Vorliegen von konkreten Anhaltspunkten für Eignungszweifel hat die Fahrerlaubnisbehörde ein medizinisches Gutachten oder ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzuordnen. Die für die Erstellung eines medizinischen Gutachtens erforderliche Sachkunde liegt – je nach Krankheitsbild – bei den für die Fragestellung zuständigen Fachärzten mit verkehrsmedizinischer Qualifikation, einem Arzt des Gesundheitsamtes oder einem anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung, einem Arbeits-, Betriebs- oder Rechtsmediziner. Eine obligatorische Untersuchung durch einen Amtsarzt ist entgegen der Auffassung einiger Unternehmen nicht erforderlich.
Handlungsrahmen:	Klarstellungen zur Auslegung der FeV
Maßnahmen:	Die in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbände informieren ihre Mitglieder über die rechtlichen Grundlagen zur Auswahl der Ärzte für die medizinische Untersuchung zur Erteilung oder Verlängerung einer Lkw-Fahrerlaubnis und erstellen hierfür ein gemeinsames Merkblatt.

Erleichterungen für die regelmäßig erforderliche Weiterbildung einführen	
Sachstand:	Die in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbände wünschen sich flexiblere Vorgaben für die im EU-Recht verankerte Weiterbildungspflicht insbesondere für erfahrene Aushilfskräfte wie Berufskraftfahrer in Rente, da die aktuellen Vorgaben aus Sicht der Unternehmen eine kurzfristige und flexible Abfederung von Auftragsspitzen erschweren. Eine Abschaffung der Pflicht zur regelmäßigen Weiterbildung kann jedoch aufgrund zwingender EU-Vorgaben derzeit nicht umgesetzt werden. Die Europäische Kommission lehnt eine Abschaffung aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit, der Sicherheit des Fahrers sowie der Qualitätssicherung des Berufs des Kraftfahrers ab.
Handlungsrahmen:	Einführung von Erleichterungen für die Ausgestaltung der vorgeschriebenen Weiterbildung auf nationaler Ebene; Prüfung, inwieweit Vorgaben für die Weiterbildung perspektivisch stärker in den Verantwortungsbereich der Unternehmen übertragen werden können, um mit Blick auf die individuellen Unternehmensanforderungen gezielter weiterzubilden zu können und ggf. auf eine Änderung der EU-Vorgaben hinzuwirken
Maßnahmen:	Das BMDV hat ein Rechtssetzungsverfahren auf den Weg gebracht, das die Möglichkeit des digitalen Unterrichts in synchroner und asynchroner Form für die Weiterbildung eröffnet, um mehr Flexibilität zu schaffen. Das BMDV wird darüber hinaus prüfen, ob und inwieweit eine Weiterbildung in bestimmten Fällen entbehrlich sein kann, um sich in einem nächsten Schritt auf europäischer Ebene ggf. für Erleichterungen einzusetzen.

Rechtliche Auslegung zur Zulassung von Räumen für Schulungen zur Weiterbildung klarstellen	
Sachstand:	Die in der Kommission vertretenen Verbände beklagen, dass ein und dieselbe Räumlichkeit für Schulungen von Berufskraftfahrern in der Praxis teilweise einer mehrfachen Zertifizierung bedürfe. Die Rechtsgrundlage sieht vor, dass Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung, einschließlich der Unterrichtsräume, von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannt sein müssen (§ 9 Abs. 1 und 3 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz). Bei einer dualen Ausbildung zum Berufskraftfahrer dürfen Auszubildende nur eingestellt und ausgebildet werden, wenn die Ausbildungsstätte nach Art und Einrichtung für die Berufsausbildung geeignet ist und den Eignungsanforderungen entspricht (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Berufsbildungsgesetz – BBiG). Eine behördliche Anerkennung der Ausbildungsstätte, einschließlich der Räume, ist hier nicht vorgeschrieben.
Handlungsrahmen:	Klarstellung der geltenden Rechtslage gegenüber den Ländern
Maßnahmen:	Das BMDV wird den Ländern vorsorglich Informationen zur geltenden Rechtslage übermitteln und um Beachtung durch die zuständigen Behörden im Praxisvollzug bitten. Hinsichtlich der Fallgestaltung, dass die gleiche Räumlichkeit von verschiedenen Bildungsträgern genutzt wird, die zur Durchführung von Unterricht einer Raumanerkennung bedürfen, wird das BMDV den Praxisvollzug mit den Ländern besprechen mit dem Ziel, möglichst pragmatische Lösungen im Vollzug zu finden.

2. Bürokratische Hemmnisse im Bereich Transformation abbauen

Rahmenbedingungen für den Ausbau von Ladepunkten verbessern	
Sachstand:	Beim Ausbau von einzelnen oder mehreren Ladepunkten sollten bürokratische Hemmnisse weiter minimiert werden, z. B. hinsichtlich differierender Forderungen in den Landesbauordnungen.
Handlungsrahmen:	Vereinfachung, Vereinheitlichung und Beschleunigung der rechtlichen Rahmenbedingungen, Genehmigungsverfahren sowie Netzanschlussbedingungen für den Ausbau von Ladepunkten, sei es für einzelne oder mehrere Ladeeinrichtungen
Maßnahmen:	Der von der Bundesregierung im Oktober 2022 beschlossene Masterplan Ladeinfrastruktur II sieht Erleichterungen beim Ausbau von Ladeinfrastruktur als eine der zentralen Aufgaben vor. Insgesamt sind 31 von 68 Maßnahmen des Masterplans bereits vollständig umgesetzt (Stand: 14. Juni 2024). Die Umsetzung der weiteren Maßnahmen des Masterplans wird durch ein interministerielles Monitoring-Verfahren regelmäßig überprüft. Da die Genehmigungsverfahren in der Regel in den Bereich kommunaler Selbstverwaltung fallen, enthält der von der Bundesregierung im Oktober 2022 beschlossene Masterplan Ladeinfrastruktur II Maßnahmen, die die Vereinheitlichung von Prozessen sowie die Vermittlung des notwendigen Wissens auf Seiten der Kommunen zum Ziel haben. Im Juni 2024 hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur einen Leitfaden zur Beschleunigung kommunaler Genehmigungsverfahren veröffentlicht. Dieser enthält Handlungshilfen, Checklisten und Best-Practice-Beispiele, die veranschaulichen, wie Kommunen Genehmigungsverfahren effizienter gestalten können. Er definiert damit einen bundesweit einheitlichen, ganzheitlichen und nachvollziehbaren Genehmigungsprozess für den Ausbau von Ladeinfrastruktur. Ebenfalls im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II wurden die Fragen des Immissionsschutzes umfassend untersucht, um Vorschläge für technische und regulatorische Anpassungen treffen zu können. Diese sollen in Kürze veröffentlicht werden. Die Aktivitäten der Länder mit dem Ziel, die bauordnungsrechtliche Verfahrensfreiheit in der Musterbauordnung und den Bauordnungen der Länder für Ladeinfrastruktur auch auf erforderliche Nebenanlagen (insbesondere Trafostationen) auszuweiten, werden durch den Bund ausdrücklich begrüßt und unterstützt. Daneben hat das BMDV eine Gesetzesänderung herbeigeführt, die die Errichtung und den Betrieb von Schnellladestandorten an Bundesfernstraßen als im überragenden öffentlichen Interesse einstuft (§ 1a Schnelllade-Gesetz). Damit wird die Genehmigung von Standorten an Bundesstraßen und Bundesautobahnen erleichtert und beschleunigt, die gerade für den Straßengüterverkehr eine hohe Bedeutung haben.

Erleichterungen bei Netzanschlussverfahren für den Wirtschaftsverkehr umsetzen	
Sachstand:	Eine Beschleunigung der Netzanschlussverfahren sowie eine Harmonisierung der technischen Anschlussbedingungen (TABs) der in Deutschland vorhandenen 800 Verteilnetzbetreiber ist eine zentrale Voraussetzung, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur voranzubringen.
Handlungsrahmen:	Vereinfachung, Vereinheitlichung und Beschleunigung von Netzanschlussverfahren
Maßnahmen:	Die Vereinfachung, Vereinheitlichung und Beschleunigung von Netzanschlussverfahren ist ein zentraler Schwerpunkt des Masterplans Ladeinfrastruktur II. Die Bundesregierung betrachtet die entsprechenden Maßnahmen sowohl im Pkw- als auch im Lkw-Bereich als wesentliche Handlungsfelder für die Beschleunigung und Vereinfachung des Ladeinfrastrukturausbaus. Dazu gehört auch die Vereinheitlichung der Technischen Anschlussbedingungen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat für diese und weitere Aspekte der Netzanschlussverfahren den Branchendialog „Beschleunigung von Netzanschlüssen“ initiiert und gemeinsam mit Branchenakteuren eine Fokus-Agenda mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen sowie umfassenden Weiterentwicklungen erarbeitet. Deren Ergebnisse wurden zuletzt am 16. April 2024 bei einem sog. „Netzanschlussgipfel“ im BMWK gemeinsam mit einer Vielzahl beteiligter Verbände erörtert. Das BMWK wird die Einbindung der beteiligten Akteure und Verbände in dem entsprechenden „Branchendialog“ weiter fortsetzen sowie zeitnah Lösungsvorschläge erarbeiten und umsetzen.

Aufbau der Lkw-Ladeinfrastruktur vorantreiben	
Sachstand:	Um Fernstreckentauglichkeit zu erreichen, ist der Güterverkehr auf ein dichtes Schnellladenetz für Lkw insbesondere entlang der Bundesfernstraßen angewiesen.
Handlungsrahmen:	Zügiger Aufbau einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Lkw-Ladeinfrastruktur als Voraussetzung für den Markthochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge
Maßnahmen:	Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen und den schnellen Markthochlauf von Nutzfahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb zu ermöglichen, arbeitet das BMDV gemeinsam mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur und der Autobahn GmbH des Bundes an der Errichtung eines flächendeckenden Schnellladenetzes auf der Fernstrecke. Den Planungen gingen umfassende Markterkundungsgespräche voraus. Inzwischen sind die notwendigen Bedarfsplanungen und die Standortauswahl für die konkreten Standorte abgeschlossen. Parallel zur zeitnahen Veröffentlichung der Ausschreibungen, die die Errichtung und den Betrieb der Ladestandorte zum Gegenstand haben, werden die jeweils zuständigen Netzbetreiber mit der Herstellung der Netzanschlüsse beauftragt. Auch Standorte in Autobahnnähe, wie z. B. Autohöfe und andere private Flächen, sind geeignet, um Schnellladeinfrastruktur für den Bedarf des Straßengüterverkehrs anzubieten. Neben der Errichtung des Lkw-Ladenetzes auf den Bundesautobahnen selbst wird das BMDV daher prüfen, welche geeigneten Möglichkeiten bestehen, um die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur auch hier zu unterstützen. Die technologische Entwicklung, die voranschreitende Standardisierung und der Ausbau von Lkw-Ladeinfrastruktur werden durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des BMDV durch kontinuierliches Monitoring bewertet und begleitet. Das BMDV begrüßt die Unterstützung der Industrie bei der Erstellung und Umsetzung des Konzeptes zur Ausschreibung eines flächendeckenden und bedarfsgerechten Schnellladenetzes für batterieelektrische Nutzfahrzeuge.

Rechtliche Rolle der Ladesäulenbetreiber anpassen	
Sachstand:	Unternehmen sollten nicht zum Energieerzeuger werden, wenn Fahrzeuge aus einer unternehmenseigenen Photovoltaik-Anlage geladen werden, um umfangreiche Melde- und Dokumentationspflichten sowie Doppelbesteuerungen zu verhindern.
Handlungsrahmen:	Übertragung der Definition nach dem Energiewirtschaftsgesetz, wonach Ladesäulenbetreiber Letztverbraucher und nicht Stromlieferanten sind
Maßnahmen:	Die Bundesregierung teilt das Ziel des Abbaus bürokratischer Aufwände bei der Erzeugung und dem Verbrauch vor Ort erzeugter Erneuerbarer Energien und hat dabei bereits wesentliche Fortschritte erzielt sowie entsprechende Fördermaßnahmen eingesetzt. Mit dem Wegfall der EEG-Umlage zum 1. Juli 2022 hat die Bundesregierung bereits Stromkunden entlastet. Darüber hinaus wurden mit der umfassenden EEG-Novelle zum 1. Januar 2023 bis dahin anfallende Umlagen auf Eigenverbräuche und Direktbelieferungen hinter dem Netzanknüpfungspunkt abgeschafft. Im Bereich des Strom- und Energiesteuerrechtes hat das Bundesministerium der Finanzen den Entwurf eines „Gesetzes zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht“ zur Vereinfachung der rechtlichen Rahmenbedingungen vorgelegt. Unter anderem sollen im Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens die aus dem Energiewirtschaftsrecht bekannte „Letztverbraucherfiktion“ an Ladepunkten unter Beachtung der stromsteuerrechtlichen Systematik auf das Stromsteuerrecht übertragen werden, womit fortan Einzelfallprüfungen von komplexen Geschäftsmodellen „innerhalb der Ladesäule“ entfallen. Das Gesetz befindet sich aktuell im parlamentarischen Verfahren, es ist ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2025 geplant.

Steuerliche Förderung von erneuerbaren Kraftstoffen prüfen

Sachstand:	Erneuerbare Kraftstoffe, zu denen biogene und strombasierte Kraftstoffe (E-Fuels) gehören, bieten die Chance auf CO ₂ -Reduzierung schon mit heutigen Fahrzeugen. Grundsätzlich eröffnet Artikel 44 Absatz 3 (2. Halbsatz, Buchstabe f) i.V.m. Absatz 5 der Verordnung (EU) 2023/1315 (AGVO) den Mitgliedsstaaten Möglichkeiten, Steuern auf fortschrittliche Biokraftstoffe aus Rohstoffen des Anhangs IX der Richtlinie 2009/28/EG (RED II) zu reduzieren. Darüber hinaus sieht der Vorschlag der EU-Kommission zur Neufassung der Energiesteuerrichtlinie u. a. eine Besteuerung der Energieerzeugnisse nach deren Klimawirkung und teilweise niedrigere Mindeststeuersätze für alternative Kraftstoffe im Vergleich zu ihren fossilen Äquivalenten vor.
Handlungsrahmen:	Technologieoffene Unterstützung von Innovationen
Maßnahmen:	Aktuell werden erneuerbare Kraftstoffe über die Anrechenbarkeit auf die Treibhausgasminderungsquote des Bundesimmissionsschutzgesetzes gefördert. Außerdem fällt für diese im Gegensatz zu fossilen Kraftstoffen kein CO ₂ -Preis nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz an. Darüber hinaus gilt es zu prüfen, wie der Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen steuerlich gefördert werden könnte. Dazu setzt sich die Bundesregierung in den laufenden Verhandlungen zur Novellierung der Energiesteuerrichtlinie dafür ein, dass die europarechtlichen Voraussetzungen für eine Förderung zeitnah geschaffen werden. Darüber hinaus prüft BMDV eine Entlastung bei der Energiesteuer im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten der AGVO.

Berichtspflichten im Rahmen des EU-Grenzausgleichsmechanismus vereinfachen

Sachstand:	Nach den Regeln des EU-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) müssen bei der Einfuhr von Waren ab einer Wertgrenze von 150 Euro dem Zoll umfangreiche Informationen, z. B. Angaben zu den bei der Produktion der Waren entstandenen CO ₂ -Emissionen sowie dem im Herkunftsland bestehenden CO ₂ -Bepreisungssystem, vorgelegt werden. Dabei werden regelmäßig die dem Importeur obliegenden Berichtspflichten auf den Logistiker der Ware übertragen.
Handlungsrahmen:	Vereinfachung der Regulierung in der laufenden Einführungsphase bis 2025 und Handhabbarmachung für alle Beteiligten; Vermeidung doppelter Berichtspflichten und Stärkung des Austausches bestehender Datensätze, wo möglich
Maßnahmen:	Das BMDV wird sich in der laufenden Erprobungsphase, bevor die Verpflichtung zur Abgabe der CBAM-Zertifikate ab 2026 in Kraft treten wird, innerhalb der Bundesregierung und gegenüber der Europäischen Kommission für die Umsetzbarkeit und Effektivität des Berichtssystems sowie für eine Prüfung einsetzen, ob die von der EU veröffentlichten Standardwerte zur Berechnung der zu meldenden Emissionen dauerhaft genutzt werden können und eine Heraufsetzung der Warenfreigrenze möglich ist.

3. Prozesse für Großraum- und Schwertransporte optimieren

Antrags- und Genehmigungsverfahren vereinfachen und beschleunigen	
Sachstand:	Großraum- und Schwertransporte (GST) sind in zahlreichen Wirtschaftssektoren, wie etwa der Bau- und Energiebranche, unerlässlich. Die Antrags- und Genehmigungsprozesse für diese Transporte sind derzeit komplex, kostenintensiv, langwierig und bürokratisch.
Handlungsrahmen:	Vereinfachung und Beschleunigung der komplexen und aufwändigen Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte auf der Straße
Maßnahmen:	Bund und Länder erarbeiten gemeinsam in einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe bis zum Herbst 2024 Vorschläge zur Vereinfachung und Beschleunigung sowie zur weiteren Automatisierung und Digitalisierung des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens. Das BMDV bereitet parallel entsprechende Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vor. Das BMDV berücksichtigt bei der Erarbeitung der Vorschläge zur Vereinfachung und Beschleunigung die Positionen der Verbände und bindet diese, wo sinnvoll und möglich, in die Abstimmung ein.

4. Meldepflichten für Unternehmen einfach und praktikabel gestalten

Meldeaufwand reduzieren und innerbehördlichen Datenaustausch ausbauen	
Sachstand:	Aus europäischem Recht ergeben sich zusätzliche Meldepflichten für Transportlogistikunternehmen an die Verkehrsunternehmensdatei (VUDat). Allgemein gilt, dass kompatible Datensysteme mit standardisierten Datenaustauschformaten, ein effizienter innerbehördlicher Austausch vorhandener Daten sowie die Weiterentwicklung digitaler Schnittstellen zwischen Verwaltung und Wirtschaft die Grundlage für effiziente Prozesse darstellen.
Handlungsrahmen:	Beschränkung der Meldepflichten auf das unionsrechtlich Gebotene und möglichst geringer Aufwand für gebotene Meldepflichten von Unternehmen beispielsweise an die VUDat; perspektivische Sicherstellung des nahtlosen Austausches von Daten und Informationen zwischen verschiedenen Softwareanwendungen und Plattformen und Reduzierung des Zeitaufwands durch manuelle Datenübertragungen, wo möglich
Maßnahmen:	Das BMDV hat mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und ausgewählten Unternehmen bzgl. der VUDat einen Testlauf gestartet, bei dem im Register des KBA bereits vorhandene Daten auch für die VUDat genutzt werden sollen. Sofern der Test bei der Übertragung der Daten ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist, kann die Datenübertragung vom KBA in die VUDat auf alle Verkehrsunternehmen ausgeweitet werden. Die Ergebnisse sollen im Sommer 2024 vorliegen. Darüber hinaus sagt das BMDV zu, sowohl bei bestehenden Datensystemen als auch bei neu zu schaffenden Systemen und Meldepflichten grundsätzlich auf Kompatibilität zu achten und vorhandene Spielräume des Datenaustausches ausschöpfen.

Meldepflichten bei kurzzeitigen Änderungen in der Fahrzeugflotte praktikabel gestalten

Sachstand:	Aus dem Unionsrecht ergibt sich eine Pflicht zur Eintragung der Kennzeichen in die Verkehrsunternehmensdatei (VUDat) auch bei kurzzeitigen Mietverhältnissen. Probleme können entstehen, wenn Fahrzeuge aus unterschiedlichsten Gründen, z. B. aufgrund eines Fahrzeugschadens, sehr kurzzeitig angemietet und eingesetzt werden müssen. Zu starre Anforderungen an den Eintragungszeitpunkt könnten hier einen flexiblen Einsatz hemmen.
Handlungsrahmen:	Berücksichtigung der Praktikabilität bei der Umsetzung der unionsrechtlich gebotenen Meldepflichten
Maßnahmen:	Im den Verbänden vorgelegten Verordnungsentwurf des BMDV zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung wird zur zeitlichen Bestimmung der Eintragungspflicht der Unternehmer das Wort „unverzüglich“ verwendet. Hierdurch kann im Rahmen des Unionsrechts den besonderen Umständen des jeweiligen Einzelfalls Rechnung getragen werden.

5. Effektive, störungsfreie und sichere Belieferung in Städten erleichtern

Neues Verkehrszeichen für die Einrichtung von Ladezonen schaffen

Sachstand:	Das Stehen von Lieferfahrzeugen in zweiter Reihe stellt eine große Gefahr für die Verkehrssicherheit dar.
Handlungsrahmen:	Aufnahme eines neuen Verkehrszeichens „Ladezone“ mit eigenen Ge- und Verboten in der Straßenverkehrs-Ordnung, um Lieferfahrzeugen gesonderte Ladeflächen zum gewerblichen Be- und Entladen von Waren und Gütern zur Verfügung zu stellen
Maßnahmen:	Das BMDV hat eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) eingebracht. Am 12. Juni 2024 wurde im Vermittlungsausschuss zwischen Bundestag und Bundesrat eine Einigung zur Novelle des Straßenverkehrsgesetzes erzielt, auf dessen Grundlage die StVO-Novelle erfolgt. Der Bundesrat hat der Novelle der StVO am 5. Juli 2024 mit Maßgaben zugestimmt, u.a. soll die Bezeichnung in Zukunft „Ladebereich“ sein.

Rolle der Verkehrsbehörden bei der Genehmigung von Halteverbotszonen diskutieren

Sachstand:	Teilweise werden bürokratische Hemmnisse bei der Genehmigung von Halteverbotszonen und Absperrungen für Außenlifte durch die Unternehmen beklagt, die diese auf die Anwendung der Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden vor Ort zurückführen. Die RSA 21 sind kein Regelwerk des BMDV, sondern der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Die RSA 21 sind nicht einschlägig für die Genehmigung von Halteverbotszonen und Absperrungen für Außenlifte.
Handlungsrahmen:	Anstoßen einer Diskussion über die Anwendbarkeit der RSA 21 bei der Genehmigung von Halteverbotszonen und Absperrungen für Außenlifte in der FGSV
Maßnahmen:	Das BMDV wird das Anliegen im zuständigen Gremium der FGSV vorbringen. Zudem wird geprüft, eine Klarstellung über den Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung zu erwirken.

6. Bestehende Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen prüfen

Anpassung von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen prüfen	
Sachstand:	Lkw-Fahrverbote an bundesuneinheitlichen Feiertagen können einen Mehraufwand für Unternehmen bei Planung und Durchführung von Transporten darstellen. Betroffen sind drei von insgesamt zwölf Feiertagen: Fronleichnam (6 Länder), Reformationstag (9 Länder) und Allerheiligen (5 Länder).
Handlungsrahmen:	Prüfung, inwiefern Lkw-Fahrverbote auf bundeseinheitliche Feiertage beschränkt werden können; der Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung fällt in die Zuständigkeit der Länder.
Maßnahmen:	Das BMDV wird das Thema aufgreifen und eine entsprechende Änderung des § 30 Abs. 4 Straßenverkehrs-Ordnung mit den Ländern diskutieren.

Anpassung des Lkw-Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen an Ferienreiseverordnung prüfen	
Sachstand:	Die in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbände legen dar, dass zum Teil aufgrund von Feiertagsfahrverboten Rundläufe in Netzwerk- und Systemverkehren nicht abgeschlossen werden und Fahrerinnen und Fahrer nicht an ihren Heimatort zurückkehren können. Ihre Mitgliedsunternehmen gehen davon aus, dass mit einer Anpassung des Lkw-Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen (derzeit 0-22 Uhr) an die Zeiten der Ferienreiseverordnung (7-20 Uhr) ein hoher Anteil an Touren planmäßig abgeschlossen werden könnte und sich dies auch positiv auf die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer auswirken würde, die den Feiertag nicht auf Parkplätzen verbringen müssten.
Handlungsrahmen:	Prüfung einer Anpassung des Lkw-Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen an Ferienreiseverordnung mit Blick auf mögliche Auswirkungen einer Anpassung auf den Verkehrsfluss im bundesweiten Straßennetz; der Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung fällt in die Zuständigkeit der Länder.
Maßnahmen:	Das BMDV wird etwaige Auswirkungen der geforderten Anpassung der Zeiten des Lkw-Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen an die Zeiten der Ferienreiseverordnung prüfen. Insbesondere sind hier die Pkw-Verkehrszahlen genauer zu betrachten, um belastbare Aussagen zu den möglichen Auswirkungen einer Lockerung des Fahrverbotes auf den Verkehrsfluss im bundesweiten Straßennetz treffen zu können. Die Ergebnisse der Prüfung wird das BMDV mit den Ländern diskutieren und die in der Kommission Straßengüterverkehr mitwirkenden Verbände über das Ergebnis informieren.

7. Gestaltungsspielraum für Förderprogramme prüfen und harmonisieren

Förderprogramme so einfach wie möglich gestalten	
Sachstand:	Die Komplexität von Förderprogrammen sollte möglichst reduziert, eine Harmonisierung vergleichbarer Förderprogramme vorangetrieben sowie ein vorzeitiger Vorhabenbeginn und die Förderung von Leasingraten ermöglicht werden.
Handlungsrahmen:	Reduzierung der Komplexität von Förderprogrammen so weit wie möglich und möglichst einfache Gestaltung der Antragstellung
Maßnahmen:	Für einen Einzelfall prüft die Bewilligungsbehörde auf Antrag, ob ein vorzeitiger Vorhabenbeginn ausnahmsweise zugelassen werden kann. Für einen Förderbereich kann ein vorzeitiger Vorhabenbeginn nur durch das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen, z. B. mittels einer Förderrichtlinie, zugelassen werden. Das BMDV prüft bei der Erstellung seiner Förderrichtlinien, ob diese Möglichkeit im Ausnahmefall in Betracht kommt. Ebenfalls sagt das BMDV bei der Erstellung neuer, dafür geeigneter Förderrichtlinien eine Prüfung zu, ob die Förderung von Leasingraten als Alternative zum Erwerb der geförderten Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkomponenten zugelassen und wie die Harmonisierung mit vergleichbaren Förderprogrammen vorangetrieben werden kann.

8. Wettbewerbsnachteile bei der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland abbauen

Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer weiterentwickeln	
Sachstand:	Bestehende Wettbewerbsnachteile bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland sollten abgeschafft werden.
Handlungsrahmen:	Weiterentwicklung der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer, Abbau bestehender Nachteile im europäischen Wettbewerb und Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen
Maßnahmen:	Mit dem Beschluss der Finanzministerkonferenz vom 11. April 2024 haben auch die Länder ihre Bereitschaft erklärt, die Einführung des Verrechnungsmodells gemeinsam mit dem Bund voranzubringen. Das Bundesministerium der Finanzen wird nun in Zusammenarbeit mit der Bund-Länder-Arbeitsgruppe die erforderlichen Maßnahmen ermitteln, die notwendig sind, um mit den Arbeiten zur Einführung des Verrechnungsmodells beginnen zu können. Das BMDV setzt sich dafür ein, dass diese konzeptionellen Arbeiten zügig vorangebracht werden.

9. Unverhältnismäßige Belastungen bei Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der EU-Lieferkettenrichtlinie verhindern

Bei Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie Spielräume für Entlastung der Wirtschaft nutzen	
Sachstand:	Die Transport- und Logistikwirtschaft befürchtet, dass die aus der Umsetzung der europäischen und der nationalen Rechtsvorschriften resultierenden Dokumentations- und Berichtspflichten den Kontroll- und Bürokratieaufwand auch für Unternehmen, die nicht Verpflichtete im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) bzw. der EU-Lieferkettenrichtlinie sind, weiter erhöhen und dadurch sowohl die Belastung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) erheblich steigt als auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen spürbar beeinträchtigt wird. Die in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbände fordern die Aussetzung des LkSG bis zur Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie, um Rechtssicherheit für die Unternehmen sicherzustellen.
Handlungsrahmen:	Faire Abwägung von Vor- und Nachteilen für Wirtschaft, einschließlich größerer Unternehmen und KMU, sowie Gesellschaft mit Blick auf eine tragfähige, sozial verantwortliche Gesamtlösung im Sinne einer sachgerechten, mittelstandsorientierten Umsetzung der einschlägigen Rechtsvorschriften
Maßnahmen:	Bei der Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie müssen alle Spielräume genutzt werden, um unverhältnismäßige Belastungen für die Wirtschaft zu verhindern.

10. Zusätzliche Bürokratie bei der Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes vermeiden

Bürokratiearme Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes sicherstellen	
Sachstand:	Am 5. Juli 2024 wurde das Postrechtmodernisierungsgesetz (PostModG) vom Bundesrat angenommen. Die weiteren Modalitäten werden in untergesetzlichen Regelungen festgelegt.
Handlungsrahmen:	Bürokratiearme Umsetzung des PostModG
Maßnahmen:	Das BMDV und die in der Kommission vertretenen Verbände setzen sich für eine bürokratiearme Umsetzung des PostModG ein. Bei der Umsetzung der untergesetzlichen Regelungen soll darauf geachtet werden, dass eine effektive Kontrolle ermöglicht und die Unternehmen nicht über Gebühr belastet werden.

Anlage: Mitglieder der Kommission Straßengüterverkehr

Organisation	Vertreter
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)	Iris Reimold Leiterin der Abteilung Straßenverkehr
Bundesverband Möbelspedition und Logistik e. V. (AMÖ)	Andreas Eichinger Vorstand
Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e. V. (BdKEP)	Andreas Schumann Vorsitzender
Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)	Uta Maria Pfeiffer Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL)	Prof. Dr. Dirk Engelhardt Vorstandssprecher
Bundesverband Paket- und Expresslogistik e. V. (BPEX)	Marten Bosselmann Vorsitzender
Bundesvereinigung Logistik e. V. (BVL)	Prof. Dr. Thomas Wimmer Vorsitzender des Vorstands
BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK UND VERLADER e. V. (BWVL)	Markus Olligschläger Hauptgeschäftsführer
Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLVL)	Frank Huster Hauptgeschäftsführer
Deutsches Verkehrsforum e. V. (DVF)	Dr. Florian Eck Geschäftsführer
Handelsverband Deutschland e. V. (HDE)	Michael Reink Bereichsleiter Standort- und Verkehrspolitik
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)	Andreas Rade Geschäftsführer

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G 14
Güterverkehr und Logistik
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand

Juli 2024







Gestaltung | Druck

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Druckvorstufe | Hausdruckerei

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



www.bmdv.bund.de

-  facebook.com/bmdv
-  twitter.com/bmdv
-  youtube.com/bmdv
-  instagram.com/bmdv
-  linkedin.com/company/bmdv-bund
-  social.bund.de@bmdv