

März-April 2022

Stuttgart · Böblingen · Esslingen-Nürtingen · Göppingen · Ludwigsburg · Rems-Murr



MAGAZIN WIRTSCHAFT

Ein Service der IHK für Unternehmen in der Region Stuttgart

REVOLUTION IN DER WEITER- BILDUNG

Seite 8

E-COMMERCE Trans-
parenz ist ein Muss
SEITE 16

KONJUNKTUR Dämpfer
für die Erholung
SEITE 18

KLEINTRANSPORTE
Nur noch mit Lizenz
über die Grenze
SEITE 22



RAT & TAT



GRENZÜBERSCHREITEND ZU LIEFERN, wird mit Kleintransportern demnächst schwieriger.

NEUE REGEL BEUNRUHIGT KLEINE SPEDITEURE

KLEINTRANSPORTE brauchen bald eine EU-Lizenz für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Ab dem 21. Mai benötigen alle Unternehmen, die Güter für andere Unternehmen ins Ausland befördern und dafür Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (zHm) von mehr als 2,5 Tonnen einsetzen, eine güterverkehrsrechtliche Genehmigung, auch als „EU-Lizenz“ bekannt. Bis zum genannten Datum benötigen nur jene Frachtführer eine Genehmigung, die Solo-Fahrzeuge oder Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen mit einer zHm von mehr als 3,5 Tonnen einsetzen. Wer auf grenzüberschreitende Beförderung verzichtet, kann also auch über den 21. Mai hinaus mit Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen ohne Genehmigung aktiv sein.

Um eine EU-Lizenz bei der unteren Verwaltungsbehörde beantragen zu können, müssen die Unterneh-

2,5

TONNEN

beträgt ab Mai die Grenze, ab der eine EU-Lizenz im grenzüberschreitenden Verkehr gefordert wird.

GÖTZ BOPP

IHK Region
Stuttgart
goetz.bopp@
stuttgart.ihk.de

mer nachweisen, dass sie persönlich zuverlässig, finanziell leistungsfähig und fachlich geeignet sind. Der Nachweis der fachlichen Eignung erfolgt im Regelfall über eine bestandene IHK-Fachkundeprüfung und kann auch durch eine im Unternehmen beschäftigte Person oder einen sogenannten externen Verkehrsleiter erfolgen.

Für Unternehmer, die im Zeitraum von zehn Jahren vor dem 20. August 2020 durchgehend ein Transportunternehmen mit Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen zHm geleitet haben, kann Deutschland im Zusammenhang mit dem Nachweis der fachlichen Eignung ein vereinfachtes Verfahren vorsehen. Bis zum Redaktionsschluss (15. Februar) war leider noch nicht entschieden,

ob dies umgesetzt wird. Wir halten Sie aber auf dem Laufenden unter www.stuttgart.ihk.de, Nr. 5403526.

Die Änderungen im Güterkraftverkehrsrecht sind Teil des sogenannten EU-Mobilitätspakets I. Sie führen zu diversen Änderungen an den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009 und gelten mehrheitlich bereits seit Februar. So müssen beispielsweise seit 2. Februar alle Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem digitalen Fahrtenstreifen ausgestattet sind, jeden Grenzübertritt dokumentieren.

Seit dem 21. Februar besteht eine regelmäßige Rückkehrpflicht für Nutzfahrzeuge in den Niederlassungsmittelland und eine Abkühlphase bei Kabotagetransporten.

INTERVIEW

»Eine lächerliche Nutzlast wäre die Folge«



REINHARD KUHN

Optimal Kurier GbR, Freiberg am Neckar

Vom finanziellen Aspekt abgesehen: der Fahrzeugmarkt ist leergefegt, nicht zuletzt wegen des Chipmangels. Wenn technisch überhaupt machbar, dann ab-

lasten. Das wäre aber eine ökologische Zeitbombe (Totlast), weil eine lächerliche Nutzlast die Folge wäre.

Sie sind auf allen politischen Ebenen sehr engagiert, um den Kollegen zu helfen. Was muss Ihrer Meinung nach passieren, um das Schlimmste abzuwenden? Wir schlagen mit unserem Bundesverband BdKEP Berlin e.V. dabei zwei Änderungen vor: Eine großzügige „Praktikerregel“ und eine längere Übergangsfrist, also besser fünf als zehn Jahre von 2020 an zurückgerechnet. So hätten auch Neueinsteiger mit laufenden Finanzierungen die Möglichkeit, die Prüfung nachzuholen.

Wie stehen Sie zur Ungleichbehandlung der „alten Hasen“, die eine Praktikerregelung bekommen sollen, und den jungen Unternehmen, denen eine Fachkundeprüfung abverlangt wird? Wer jetzt in die Branche einsteigt, startet ja schon mit den neuen Regeln. Grundsätzlich ist es eine gute Sache, wenn der KEP-Dienstleister passend zum EU-Berufsbild des „Berufskraftfahrers“ aufgewertet wird.

Wie ist die Stimmung unter den betroffenen Kollegen angesichts der neuen EU-Richtlinie? Es herrscht große Aufregung und auch Angst. Kleinere Unternehmen fürchten, vor den Scherben ihres Gewerbes zu stehen, solange sie grenzüberschreitend tätig sein wollen. Es drohen Insolvenzen und Arbeitslosigkeit, von den Folgen für die Logistikkette gar nicht zu reden. Außerdem führt das zu einer weiteren Konzentration auf dem Logistikmarkt, denn die Großen können die neuen Anforderungen erfüllen, die anderen nicht.

Was ist eigentlich so schlimm daran, dass nun eine Prüfung gefordert wird? Für den Unternehmer bedeutet das, dass er eine Woche aus dem Betrieb raus muss, um eine Lehrgang zu besuchen, sofern diese im Moment überhaupt verfügbar sind. Die Prüfung, mit beachtlichen Durchfallquoten, ist eine Hürde; wer nicht besteht, kann nicht mehr grenzüberschreitend tätig sein.

Die könnten doch auf kleinere Fahrzeuge umsteigen oder vorhandene ablasten.