

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



**Zum Vorschlag der EU-Kommission zur Revision der Richtlinie
92/106/EWG über den Kombinierten Verkehr**

Frankfurt am Main, den 16. November 2017



Der Vorschlag der EU-Kommission zur Revision der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr 92/106/EWG vom 08.11.2017 verfolgt das Ziel, den Kombinierten Verkehr (KV) wettbewerbsfähiger und damit als Alternative zum reinen Straßentransport zu stärken. Diese Zielsetzung wird vom BGL grundsätzlich unterstützt.

Allerdings sollte die Steigerung des Volumens des Kombinierten Verkehrs im Rahmen der Richtlinienüberarbeitung kein Selbstzweck sein. Vielmehr sollten sich alle vorgesehenen Änderungen an ökonomischer, ökologischer und sozialer Zweckmäßigkeit orientieren. Vor diesem Hintergrund kann der BGL den von der Kommission vorgelegten Änderungsvorschlägen nur teilweise zustimmen. Es sollte stets Berücksichtigung finden, dass es an bestehenden deutschen Binnen- und Seehäfen sowie an Kombiterminals Schiene/Straße bereits heute zu erheblichen Marktstörungen durch Fahrzeuge aus MOE-Staaten kommt, die faktisch dauerhaft in Deutschland stationiert sind, um Vor- und Nachläufe im Kombinierten Verkehr durchzuführen. Trotz der dauerhaften Stationierung in Deutschland werden diese Vor- und Nachläufe in den meisten Fällen nicht unter den deutschen Lohn- und Sozialbedingungen durchgeführt. Das zum 01.01.2015 eingeführte Mindestlohngesetz hat mangels Kontrollierbarkeit an dieser Stelle keine Änderung herbeigeführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Deutschland der größte Verkehrsmarkt für den Kombinierten Verkehr in der EU besteht.

1.

In dem von der EU-Kommission vorgelegten Vorschlag zu Art. 1 sieht der BGL die **Einbeziehung des rein nationalen Kombinierten Verkehrs** in die marktzugangsrechtliche Privilegierung des Kombinierten Verkehrs äußerst kritisch. Bisher war die Richtlinie über den Kombinierten Verkehr nur auf grenzüberschreitende Verkehre „zwischen“ den Mitgliedsstaaten beschränkt. Aus Sicht des BGL führt die Änderung des Art. 1 zu einer starken Ausweitung innerstaatlicher Transporte durch gebietsfremde Unternehmer. Eine solche kann nicht befürwortet werden, solange kein wirksames Kontrollinstrument zur Einhaltung sozialrechtlicher Standards, insbesondere des deutschen Mindestlohns, existiert. Derzeit werden alleine von der Kombiverkehr GmbH & Co KG pro Jahr ca. 200.000 Sendungseinheiten im nationalen Verkehr befördert. Laut Eisenbahnstatistik des Statistischen Bundesamtes wurden 2016 im nationalen Kombinierten Verkehr insgesamt über 3 Millionen TEU befördert.

Zudem stellt sich aus BGL-Sicht die Frage, ob die Privilegierung des rein nationalen Kombinierten Verkehrs ein Eingriff in die rechtliche Kompetenz der Mitgliedsstaaten in den Fragen des Marktzugangs ist.

Nicht überzeugend erscheint die Ausführung der EU-Kommission hierzu auf S. 5, zweiter Absatz. Die Kommission äußert an dieser Stelle, eine Ausweitung des Kombinierten Verkehrs hätte keine Auswirkungen auf das derzeitige Kabotagevolumen. Diese Ausführung erscheint widersprüchlich, da die Einstufung eines innerstaatlichen Gütertransports als Kombiniertes Verkehr ja gerade den Wegfall derjenigen Regeln, die für die Kabotage gelten, implizieren würde. Nach derzeitiger Rechtslage sind Vor- oder Nachläufe per Lkw im rein nationalen Gütertransport jedenfalls als Kabotage zu werten. Dies wäre, würde der Vorschlag der Kommission umgesetzt werden, nicht mehr der Fall. Der BGL sieht hier eine Aushebelung der Kabotageschutzbestimmungen durch die Hintertür.

2.

Kritisch beurteilt der BGL den **Wegfall der Mindeststrecke (bisher 100 km)** für den nicht auf der Straße stattfindenden Transport (**Hauptlauf**) beim Kombinierten Verkehr. In der alten Richtlinie wurde die Mindeststrecke im Hauptlauf von 100 km mit dem Ziel festgelegt, dass insbesondere Beförderungen über lange Strecken von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dazu kommt, dass Kurzstrecken-Schienenverkehre den Langstrecken-Schienenverkehren auf den ohnehin überlasteten Strecken die knappen Trassen/Slots wegnehmen.

Aus Sicht des BGL käme es durch den Wegfall der Mindeststrecke zu einer zu starken Ausweitung der Vor- und Nachläufe per Lkw auf der Straße. Die Kommission befürwortet zwar, dass bestimmte Verkehre als Hauptläufe nicht in Frage kommen, z.B. kurze Überfahrten mit der Fähre (vgl. Erwägungsgrund 9 aE). Umgesetzt werden soll dies anscheinend durch die Regelung in Art. 1 Abs. 2 Nr. 2 aE des Richtlinienvorschlags. Hier wird bestimmt, dass bestimmte Arten von Hauptläufen für den Kombinierten Verkehr nicht in Frage kommen sollen („shall not be taken into consideration“). Diese Regelung hält der BGL für ungeeignet. Die Regelung enthält zu viele unbestimmte Rechtsbegriffe. Ob ein äquivalenter Straßentransport („equivalent road transport“) möglich ist oder nicht, dürfte in

der Praxis schwer zu ermitteln sein. Ob ein Straßentransport wirtschaftlich ist („commercially viable“), dürfte ebenfalls schwer zu bestimmen sein und kaum kontrollierbar sein.

Im Ergebnis dürfte es hierdurch zu einer unkontrollierbaren Marktöffnung des Straßengüterverkehrs kommen, da die Vor- und Nachläufe per Lkw künftig völlig freigegeben sind. Dies gilt umso mehr, da zu berücksichtigen ist, dass Vor- oder Nachläufe per Lkw durch den Transportunternehmer selbstverständlich an Subunternehmer weitergegeben werden können. Diese Subunternehmer sind sehr häufig Unternehmen aus MOE-Staaten, die ausschließlich in diesen Verkehren eingesetzt werden.

Der BGL befürwortet die Beibehaltung der 100 km-Mindestdistanz für den Hauptlauf. Alternativ müsste in der Regelung des Art. 1 Abs. 2 Nr. 2 aE konkret und nicht nur mit Hilfe unbestimmter Rechtsbegriffe bestimmt werden, welche Hauptläufe für die Einstufung als Kombiniertes Verkehr nicht in Frage kommen.

3.

In Art. 1 Abs. 2 Nr. 3 ist für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße anstatt des bisherigen Kriteriums des „nächstgelegenen geeigneten Bahnhofs“ **eine pauschale 150 km-Begrenzung** vorgesehen bzw. ein Anteil von 20% für den Straßenanteil, wenn dies zu einer längeren Strecke als 150 km führen würde. Diese vorgeschlagene Regelung ist immerhin praktikabler als die derzeit geltende, die ausschließlich auf den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof abstellt, was jedoch schwer zu kontrollieren ist.

Der BGL befürwortet die in Nr. 3 letzter Absatz vorgeschlagene Ermächtigung an die Mitgliedsstaaten, längere Straßenabschnitte für den Vor- und Nachlauf zuzulassen, wenn dies erforderlich ist, um den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof zu erreichen. Dieser Wunsch nach Flexibilität ist von den Mitgliedsunternehmen an den BGL herangetragen worden. Bei der Definition, wann ein Terminal als geeigneter Bahnhof gilt (Nr. 3 aE), sollte aus Sicht des BGL neben der Kapazität und Art des Umschlagterminals auch die Frage des Fahrplans/der Verkehrstage Erwähnung finden. Ein Bahnhof ist als Umschlagterminal nur dann geeignet, wenn die genaue fahrplanmäßige Verbindung an dem bestimmten Tag dort stattfinden kann. Die Geeignetheit ist daher nicht (nur) an umschlagstechnischen Aspekten zu messen, sondern auch an den vorgegebenen Zeiten des möglichen Umschlags.

4.

Bei der Definition, welche Fahrten zum Straßenanteil zu zählen sind, (Art. 1 Abs. 2 Nr. 3 Absatz 2) ist an einer Stelle das Wort „or“ zu streichen („It shall not apply to the transport of an empty load unit („or“) to the pick-up point of the goods....“), da nur so der Satz sinnvoll erscheint.

5.

Bei der vorgesehenen Regelung des Art. 3 begrüßt der BGL, dass die Pflicht der Unternehmen, zu belegen, dass ein Straßentransport Teil einer Strecke im Kombinierten Verkehr ist, detailliert geregelt wurde. Insbesondere befürwortet der BGL, dass aus den Dokumenten die einzelnen Teilstrecken des Kombinierten Verkehrs sowie die einzelnen Stationen des Umschlags hervorzugehen haben.

Hilfreich wäre aus Sicht des BGL allerdings eine zusätzliche Klarstellung, wie die Dokumentation des Transports von leeren Ladeeinheiten („empty load units“) erfolgen kann und soll. Art. 3 Nr. 1 des Kommissionsvorschlages schreibt entsprechende Dokumentation ausdrücklich vor, ohne dass Art. 3 Nr. 2 bei der Aufzählung der erforderlichen Details hier näher darauf eingeht.

6.

Art. 3 Nr. 6 ist schwer verständlich. Der BGL vermutet, die Passage bezieht sich auf Art. 3 Nr. 2 (f), nicht auf Nr. 2 (g).

7.

In Art 5 Abs. 5 Nr. 4 des Kommissionsvorschlags wird Bezug genommen auf „paragraph 9“ (Absatz 9). Ein solcher existiert in diesem Artikel jedoch nicht. Falls sich der Passus auf Erwägungsgrund 9 der Richtlinie beziehen sollte, müsste dies klargestellt werden.