

Stellungnahme  
des  
**DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband**

zum

**Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Änderung der  
Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte  
Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten**

(Stand: 12. April 2018)

Als Mitinitiator, Gründungsmitglied und Mitgesellschafter der *Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG* unterstützt der DSLVL (bzw. seine Vorläuferorganisationen) bereits seit Ende der 1960er Jahre die systemische Kooperation der Verkehrsträger Straße und Schiene. Deutsche Speditionen und Logistikdienstleister lenken einen beträchtlichen Anteil der Warenströme von der Straße auf die Schiene. Heute nutzen mehr als 30 Prozent der im DSLVL organisierten Unternehmen den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene. Auch die Verlagerung größerer Gütermengen auf das Binnen- und das Seeschiff wird von Speditionen unterstützt.

Die Leistungsfähigkeit kombinierter Verkehrsformen ist für die wirtschaftliche Effizienz des Güterverkehrs ebenso von Bedeutung, wie für die Umwelteffizienz der Logistik insgesamt. Das Potenzial des Kombinierten Verkehrs (KV) wird neben der technischen und organisatorischen Qualität ihrer Anbieter auch durch seinen Ordnungsrahmen bestimmt. Mit ihrem **Vorschlag zur Revision der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten** im Rahmen des 2. Mobilitätspakets beabsichtigt die Europäische Kommission, den anreizgebenden Ordnungsrahmen für den KV zu modernisieren und flexibler zu gestalten.

Da die Systemvorteile des KV erst durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Binnen- und Seeschifffahrt mit dem Verkehrsträger Straße entstehen, muss die geplante Revision auch die besonderen Wettbewerbsverhältnisse und Marktzugangsregeln des europäischen Straßengüterverkehrs als Teil des KV berücksichtigen. Zur gleichzeitigen Durchsetzung der Ziele der Mobilitätspakete 1 und 2 bedarf es deshalb einer engen inhaltlichen Abstimmung beider Maßnahmenbündel. Die vorliegende Kommentierung der Kommissionsvorschläge zur Revision der Richtlinie 92/106/EWG erfolgt deshalb auch im Kontext mit den Vorschlägen der Europäischen Kommission zur Änderung der *Verordnung (EG) 1072/2009 über gemeinsame Regeln über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs* sowie zu den *geplanten Festlegungen spezifischer Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßengüterverkehr (Änderung des EU-Entsenderechts)* als Teile des 1. Mobilitätspakets.

Zu den einzelnen Artikeln des Entwurfs nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

### Artikel 1 Absatz 2 a)

Als regulatorische Voraussetzung schreibt die geltende Richtlinie eine Mindestdistanz von 100 Kilometern Luftlinie für den schienen- oder schiffsseitigen Hauptlauf vor. Mit ihrem Vorschlag plant die Kommission, diese Einschränkung aufzuheben. Der DSLV begrüßt diese Flexibilisierung, da hierdurch kombinierte Verkehrsformen unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt gefördert werden.

Im selben Artikel präzisiert der Vorschlag die im KV zulässigen standardisierten Ladeeinheiten gem. ISO 6346 bzw. CEN 13044. Hiermit erfolgt eine überfällige Anpassung an den technischen Fortschritt. Durch eine einheitliche Kennzeichnung wird der Datenaustausch schneller und zuverlässiger, Ladeeinheiten können an Terminals automatisch identifiziert werden und es steigt insgesamt die Effizienz und Qualität des KV. Gleichzeitig wird dadurch die Feststellung erleichtert, ob der Transport einer hier definitorisch bestimmten Ladeeinheit als KV im Sinne dieser Richtlinie gilt.

### Artikel 1 Absatz 3

Die Kommission beabsichtigt, an der Distanzgröße 150 Kilometer Luftlinie als maximale Entfernung des straßenseitigen Vor- und Nachlaufs (alternativ 20 Prozent der Gesamtstrecke, je nachdem, welche Strecke länger bzw. günstiger ist), festzuhalten. Die Berechnung der Luftlinienentfernung stößt allerdings an praktische Grenzen und ist auch mit modernen Navigationssystemen nicht immer einwandfrei durchzuführen.

Wichtig wäre zudem die Klarstellung, dass sich 150 Kilometer Luftlinie jeweils auf den straßenseitigen Vor- und den Nachlauf beziehen, im Rahmen eines KV kumulativ also Entfernungen von insgesamt 300 Kilometern auf der Straße zurückgelegt werden können.

Die zusätzliche Einführung einer 20 Prozent-Alternative wird begrüßt, da sie die notwendige weitergehende Flexibilität für die Planung und Durchführung eines KV unterstützt.

Die Kommission plant einen zusätzlichen Ermessensspielraum für die Mitgliedstaaten, der ein individuelles Überschreiten der maximal zulässigen Entfernung des straßenseitigen Vor- und Nachlaufs zulässt, damit das „geografisch nächstgelegene Verkehrsterminal, das über die erforderliche operative Leistungsfähigkeit für das Be- und Entladen in Bezug auf Umschlaganlagen, Terminalkapazität und geeignete Schienengüterverkehrsdienste verfügt“, erreicht werden kann.

Der DSLV begrüßt die hierdurch erzielte Flexibilität, befürwortet aber die Aufnahme dieses Tatbestands für alle Formen des Kombinierten Verkehrs, ohne ihn in das Ermessen des jeweiligen Mitgliedstaates zu stellen. Artikel 1 Absatz 3 c) (neu) würde dann lauten:

*„Die Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke kann für Beförderungen im kombinierten Verkehr Straße/Schiene überschritten werden, ~~wenn dies von den Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet die Beförderung auf der Straße erfolgt, genehmigt wurde,~~ um den geografisch nächstgelegenen Verkehrsterminal zu erreichen, der über die erforderliche operative Leistungsfähigkeit für das Be- und Entladen in Bezug auf Umschlaganlagen, Terminalkapazität und geeignete Schienengüterverkehrsdienste verfügt.“*

Sollte die EU-Kommission an der vorgeschlagenen Formulierung festhalten, wäre dann sicherzustellen, dass dieser Ermessensspielraum nicht uneinheitliche Marktzugangsregelungen für die Durchführung straßenseitiger Vor- und Nachlauftransporte in den Mitgliedstaaten begünstigt.

Gleichzeitig müssen die Kriterien für möglichst allgemeinverbindliche Ausnahmegenehmigungen genau bestimmt werden, um ständig wiederkehrende Genehmigungsanträge für jede individuelle KV-Operation auszuschließen.

#### **Artikel 1 Absatz 4**

Die Kommission plant, den Anwendungsbereich der Richtlinie nicht allein auf grenzüberschreitende KV zu begrenzen, sondern auch auf innerstaatliche KV auszuweiten. Dadurch würden auch Anreize für straßenseitige Vor- und Nachlauftransporte, wie die Ausdehnung der Gewichtsbeschränkungen auf 44 Tonnen im Vor- und Nachlauf sowie Ausnahmen vom Sonntagsfahrverbot angeglichen

Derzeit beschränken u. a. französische, italienische, ungarische und kroatische Behörden die Anwendung solcher Anreize allein auf Beförderungen von Containern, nicht jedoch auf die Beförderung von Wechselbehältern und auf Trailern (Auflieger). Gleichzeitig wenden Behörden anderer Mitgliedstaaten bei straßenseitigen Vor- und Nachlauftransporten willkürlich die Beschränkungen des Kabotagerechts an.

Deshalb muss die Revision der Richtlinie 92/106/EWG grundsätzlich für interpretationsfreie Regelungsinhalte sorgen, in denen festzulegen wäre, dass die Gewichtsbeschränkung für sämtliche straßenseitige Vor- und Nachlauftransporte als Teil eines KV auf 44 Tonnen ausgeweitet werden könnte. Jeder Verkehrsträgerwechsel muss von den Wirtschaftsbeteiligten möglichst ohne unbürokratische Hürden erfolgen können.

#### **Artikel 3 Absatz 1 bis 5**

Die geltenden behördlichen Genehmigungen für die Durchführung des KV sollen durch eine Vielzahl von detaillierten Nachweisen ersetzt werden, die vom Beförderer erbracht werden müssen.

Die Bemühungen der Kommission, im Rahmen der Richtlinien-Revision auch die Regeln für die Datenübermittlung zwischen den Beteiligten des KV zu modernisieren, sind grundsätzlich zu begrüßen. Der Vorschlag der Kommission erhöht hingegen den bürokratischen Mehraufwand der am KV Beteiligten. Ziel sollte vielmehr die Schaffung eines einheitlichen Dokuments sein, das automatisch generiert und sowohl elektronisch als auch analog übermittelt werden kann (z. B. eine Buchungsbestätigung des KV-Operators oder einer Reederei).

#### **Artikel 4**

Artikel 4 der geltenden Richtlinie 92/106/EWG, der Vor- und Nachlauftransporte im KV von den Kabotagebeschränkungen befreit, soll nach den Vorschlägen der EU-Kommission beibehalten werden. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Im Rahmen der Revision der Richtlinie sollte jeglicher Interpretationsspielraum für die Mitgliedstaaten ausgeschlossen werden.

## Artikel 5

Mit der Überarbeitung wird zudem ein zuverlässiges System für die Datenerhebung, die Berichterstattung und die Zusammenarbeit der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eingeführt. Dies ist zu begrüßen.

## Artikel 6 Nr. 4 ff.

Für die Mitgliedstaaten sollen Bestimmungen eingeführt werden, um Investitionen in Umschlagterminals zu unterstützen. Diese sollen die Entwicklung des KV fördern und die Zahl geeigneter Terminals erhöhen. Die Überarbeitung sieht zudem weitere staatliche Beihilfen vor, „um den KV im Vergleich zu gleichwertigen alternativen Beförderungen im Güterkraftverkehr wettbewerbsfähiger zu machen“. Zwar erhöht die Streichung des Kriteriums „*nächstgelegenes Terminal*“ bereits die Zahl verfügbarer Terminals, weitere Fördermaßnahmen würden diese Tendenz aber zusätzlich begünstigen und sind deshalb zu begrüßen. Für die Ausgestaltung effektiver Finanzierungsmaßnahmen sollte sich die Europäische Kommission an der erfolgreichen deutschen KV-Förderrichtlinie orientieren.

Hinsichtlich der weiteren Förderung gegenüber „*gleichwertigen alternativen Beförderungen*“ ist allerdings unklar, wie diese aussehen könnten und was damit bezweckt wird. Dies bedarf daher einer weiteren Klärung im gesetzgeberischen Prozess.

-----



## Der DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Als Spitzen- und Dachverband repräsentiert der DSLV durch 16 Landesverbände etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit mehr als 550.000 Beschäftigten. Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger und befrachten Lkw, Eisenbahnen, Flugzeuge sowie See- und Binnenschiffe. Speditionen fördern und stärken die Komodalität und die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird insofern maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt. Auftraggeber von Güterkraftverkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Airlines und Reedereien sind überwiegend Speditionen und Logistikdienstleister.

Zwischen Speditionen und Transportunternehmen ist insofern regelmäßig von einem Auftraggeber-Auftragnehmer-Verhältnis auszugehen. Diese Aufgabenverteilung wird in § 453 HGB geregelt, wonach Speditionen als Organisatoren der Lieferketten beschrieben werden. Speditionen „besorgen“ demnach die Versendung von Waren und Gütern. Die Vergabe von Transportaufträgen an Transportunternehmen durch einen Spediteur ist also gesetzlich ausdrücklich normiert und Basis für tausende täglich durchgeführte nationale und internationale Transporte und Beförderungsvorgänge. Vor allem internationale Warenversendungen erfordern die Organisation komplexer Lieferketten, die in der Regel durch mehrere in- und ausländische Transportunternehmen und Unterauftragsverhältnisse mit Betreibern von Umschlag- und Lageranlagen gebildet werden müssen. Die besondere, auf ständige Effizienzverbesserung gerichtete Bündelungsfunktion der Spedition liefert einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Ressourceneinsatzes in der Logistik.

Je nach Markt gliedern sich die Aktivitäten des Spediteurs in Teilbereiche wie Beschaffungs-, Distributions- und Entsorgungslogistik. Industrie und Handel stellen ständig höhere und komplexere Anforderungen an ihre Logistikdienstleister. Speditionen haben in den vergangenen Jahrzehnten äußerst flexibel und dynamisch hierauf reagiert und bieten ihren Kunden heute ein breites Leistungsportfolio, das die klassischen vier Leistungsbereiche Transport, Umschlag, Lagerung und Zollabwicklung bzw. deren Organisation nicht nur individualisiert, sondern auch um – teils digitale – Mehrwertleistungen ergänzt. Just In Time- und Just In Sequence Delivery-Konzepte sind heute für die meisten Teilmärkte der Logistik bereits Standard. Dienstleistungen wie Qualitätskontrollen, Bestell- und Retourenmanagement im Rahmen der Ersatzteillogistik sowie Vormontagen für die Industrie erweitern das Leistungsangebot. An die Logistik sensibler Waren, wie gefährliche Güter, Lebensmittel und pharmazeutische Produkte bestehen besonders hohe Anforderungen.

**DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.**  
Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156, 10117 Berlin  
Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

Kontakt: Niels Beuck  
Geschäftsführer  
Leiter Europäische Angelegenheiten | Sicherheitspolitik  
Leiter Schienengüterverkehr | Kombiniertes Verkehr  
E-Mail: [NBeuck@dslv.spediteure.de](mailto:NBeuck@dslv.spediteure.de)  
Telefon: +49 (0)30 40 50 228-50