

Stellungnahme

zur Umsetzung der CER-Richtlinie und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen (KRITIS-Dachgesetz – KRITIS-DachG)

(Stand: Referentenentwurf vom 27. Juli 2023)

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 23. August 2023

Zum Referentenentwurf für ein Gesetz des BMI zur Umsetzung der CER-Richtlinie und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen, vom 27. Juli 2023, nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Der Logistiksektor unterstützt den Grundgedanken des KRITIS-DachG, kritische Infrastrukturen in Deutschland und Europa besser und systematischer zu schützen. Der Logistikstandort ist insbesondere an den großen Knotenpunkten der Logistik, wie z.B. Häfen, Flughäfen, Verkehrs-Leitzentralen oder Umschlagbahnhöfen verwundbar. Einzelne Güterströme sind dagegen bei einem Ausfall oftmals substituierbar oder können umgelenkt werden (bspw. durch die Nutzung eines alternativen Verkehrsträgers oder Terminals).

Für die Umsetzung des KRITIS-DachG fordert der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV), folgende Erwägungen zu berücksichtigen:

- „Logistik“ als Subsektor des Sektors Transport und Verkehr ist im aktuellen Entwurf des KRITIS-DachG kein Adressat der Regulierung. Tatsächlich sieht die europäische CER-Richtlinie dies nicht vor. Die Auffassung des DSLV ist ebenfalls, dass Logistik als eigenständige Dienstleistung grundsätzlich nicht kritisch ist, wohl aber als Dienstleistung für andere kritische Sektoren (Bsp. Lebensmittellogistik oder Pharmalogistik) kritisch sein kann. Dies entspricht der Gesetzessystematik, wonach nur solche Anlagen kritisch sein sollen, deren Ausfall erhebliche Versorgungsengpässe auslöst. Das wird, aufgrund der hohen Substituierbarkeit einzelner Unternehmen, in der Mehrzahl nicht der Fall sein. Logistik ist bereits dort reguliert, wo sie in anderen Sektoren kritische Dienstleistungen erbringt. Das ist ausreichend, um die Bevölkerung vor Versorgungsengpässen zu schützen. Im Wege der Harmonisierung des europäischen Rechtsrahmens sollte die Logistik als Subsektor daher nicht reguliert werden, um einen Widerspruch zwischen deutscher und europäischer bzw. der Gesetzgebung anderer EU-Mitgliedstaaten zu vermeiden.
- Der Entwurf hält an dem unklaren Begriff „Kritische Infrastrukturen“ fest, der keine direkte europäische Entsprechung findet und primär in Deutschland genutzt wird. Auch Organisationen oder Einrichtungen, die nicht in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen, können hohe gesamtwirtschaftliche und -gesellschaftliche Relevanz haben und laut Entwurf auch auf einer anderen Betrachtungsebene als Kritische Infrastrukturen betrachtet werden. Reguliert nach KRITIS-DachG werden jedoch ausschließlich Betreiber kritischer Anlagen. Dies ist eine Unschärfe, die die praktische Umsetzung insbesondere bei multinationalen Konzernen erschwert.
- Unklar ist, ob in der europäischen NIS2 neu eingeführte Definitionen für betroffene Unternehmen auch im KRITIS-DachG zur Anwendung kommen. Die NIS2 hat den Betroffenenkreis dramatisch erweitert, indem auch mittelständische Unternehmen ab einer Mitarbeiterzahl von 50 Personen als Betreiber kritischer Anlagen eingestuft werden. Wie die NIS2 Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt wird, ist allerdings mit dem vorliegenden Entwurf des KRITIS-DachG nicht absehbar. Beide, KRITIS-DachG und die Umsetzung der NIS2 Richtlinie (NISUmsuCG), sollen zu einem späteren Zeitpunkt in einem gemeinsamen Gesetz zusammengeführt werden. Begrifflichkeiten in den beiden Gesetzen müssen einheitlich gewählt und genutzt und nicht doppelt definiert werden. Die Doppelung von Pflichten (z.B. Registrierungs-, Nachweis- und Meldepflichten) aus den unterschiedlichsten nationalen Gesetzen wie dem BSIG, EnWG, TKG, KRITIS

DachG, usw. sollten vermieden werden. Auch Doppelung von Bußgeldern für den gleichen Sachverhalt muss ausgeschlossen sein. Sollten die Bestimmungen beider Gesetze, KRITIS-DachG und NISUmsuCG, auseinanderlaufen, würden die Betreiber/Unternehmen in naher Zukunft bei der Umsetzung Probleme bekommen.

- Der DSLV weist darauf hin, dass sämtliche Anforderungen mit weiteren, teilweise erheblichen bürokratischen Aufwänden verbunden sind, ohne dass dies für die betroffenen Unternehmen an anderer Stelle Vorteile oder einen Zugewinn an Sicherheit ergäbe. Der Entwurf verdeutlicht die Schwierigkeit, einheitliche Vorgaben zum Aufbau von Resilienz für die heterogene Gruppe der kritischen Infrastrukturen gesetzlich vorzuschreiben.
- Positiv hervorzuheben ist die Intention des Gesetzgebers, sich in der Umsetzung eng an den Wortlaut der europäischen CER-Richtlinie zu halten. Dies verhindert unterschiedliche Regelungsregime in den EU-Mitgliedstaaten, sowie eine Wettbewerbsverzerrung zuungunsten der deutschen Wirtschaft und macht die Umsetzung für die Unternehmen einfacher und unbürokratischer. Es stellt sich aber die Frage, warum der Gesetzgeber nicht auch den Anwenderkreis im Gesetz selbst genauer definiert. Der Anhang der CER-Richtlinie macht hier klare Vorgaben (Subsektoren und Anlagenkategorien), die auch das deutsche Gesetz aufgreifen könnte.
- Ebenfalls positiv zu bewerten sind die Bemühungen, bestehende Sicherheitsmaßnahmen (bspw. aus dem Bereich Luftsicherheit) anzuerkennen und Meldungen über ein zentrales Portal einer Bundesbehörde laufen zu lassen („ein Vorfall, eine Meldung“).
- Die Möglichkeit des BBK, Betreiber selbst zu registrieren (§ 8 Absatz 2 KRITIS-DachG), die in Ausnahmefällen ihrer Meldepflicht nicht nachkommen, hält der DSLV für praktisch kaum umsetzbar. Dem BBK werden in der Regel die entsprechenden, teilweise internen Informationen der Betreiber fehlen, um eine solche Entscheidung treffen zu können.
- Wichtige praktische Fragen der Regulierung sollen erst im Nachgang festgelegt werden, was eine Einordnung und Kommentierung zu diesem Zeitpunkt schwierig macht. Der DSLV spricht sich dafür aus, im Rahmen des kooperativen Ansatzes, die Wirtschaft in die zukünftige Arbeit einzubeziehen, um höchstmögliche Akzeptanz in der Praxis zu erreichen. Dies betrifft insbesondere die Arbeit an der Rechtsverordnung, die Einzelheiten der Regulierung zu einem späteren Zeitpunkt festlegen soll, aber auch die Risikoanalysen des BBK.
- Die Behördenzuständigkeit muss klar geregelt und für die Wirtschaft erkennbar sein. Auch hier dürfen keine sich überschneidenden Zuständigkeiten geschaffen werden und die zuständige Behörde muss in die Lage versetzt werden diesen Pflichten nachzukommen. Nicht zuletzt, damit behördliche Prozesse, von denen die Betreiber abhängig sind, auch frist- und sachgerecht abgearbeitet werden können (z.B. nationale Risikoanalyse).

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.