



# **Kurzstellungnahme**

**der Clearingstelle Mittelstand zum**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten**

**für das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, 08. Januar 2024

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung.....</b>	<b>3</b>
1.1. Ausgangslage.....	3
1.2. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten.....	3
1.3 Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand.....	4
<b>2. Stellungnahmen der Beteiligten.....</b>	<b>5</b>
2.1. Allgemeine Positionen der Beteiligten.....	5
2.2. Konkrete Positionen der Beteiligten.....	5

## 1. Einleitung

### 1.1. Ausgangslage

Ziel des Vorschlags ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs gegenüber dem Straßenfernverkehr, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger zu fördern und dadurch die externen Kosten zu senken. Dazu soll der rechtliche Rahmen modernisiert und überarbeitet werden.

#### Hintergrund

Die Ziele und Festlegungen aus dem Europäischen Klimagesetz und dem Grünen Deal erfordern eine drastische Reduzierung der Treibhausgasemissionen und damit einhergehend der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Die Europäische Kommission fordert in ihrer Mitteilung über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ein entschlossenes Handeln zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger, insbesondere durch die Verlagerung eines beträchtlichen Teils des Güterverkehrs auf die Schiene, die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckenseeverkehr.

Die Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten zielt darauf ab, verkehrsträgerbezogene Maßnahmen zu ergänzen, um den intermodalen Verkehr – Schienen-, Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehr – in Kombination mit begrenzten Teilstrecken auf der Straße wettbewerbsfähiger zu machen.

### **1.2. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten**

Der Clearingstelle Mittelstand liegt Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten vor. Die Richtlinie umfasst vier Bereiche:

- Straffung der Voraussetzungen, unter denen intermodale Beförderungen in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, um einen größeren Anteil des intermodalen Verkehrs abzudecken, Unklarheiten und Möglichkeiten für Fehlinterpretationen und Ungleichbehandlungen zu beseitigen sowie eine klare Grundlage für Entscheidungen bezüglich der Einhaltung der Vorschriften zu schaffen.
- Flankierung des bestehenden Unterstützungsrahmens für den intermodalen Verkehr durch Ausnahme von nationalen Fahrverboten, eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten auf neue nationale Strategierahmen und das Kostensenkungs-Ziel für den kombinierten Verkehr in jedem Mitgliedstaat von insgesamt 10 %.
- Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die Transparenz ihrer nationalen intermodalen Strategierahmen zu gewährleisten.

- Einführung von Transparenzanforderungen für Terminals, mit denen sichergestellt wird, dass alle Terminals Daten über Terminaleinrichtungen und -dienstleistungen öffentlich zugänglich machen.

### **1.3 Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand**

Das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen ist mit Schreiben vom 03. Januar 2024 an die Clearingstelle Mittelstand mit der Bitte herangetreten, den o. g. Richtlinienvorschlag zu überprüfen und eine gutachterliche Stellungnahme zu erarbeiten.

Die Clearingstelle Mittelstand hat die nach dem Mittelstandsförderungsgesetz an Clearingverfahren beteiligten Institutionen über den Überprüfungsauftrag informiert.

Die beteiligten Organisationen sind:

- IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen
- Handwerk.NRW (Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag)
- Westdeutscher Handwerkskammertag (WHKT)
- unternehmer nrw – Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V.
- Verband Freier Berufe im Lande Nordrhein-Westfalen e.V. (VFB NW)
- Städtetag Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Landkreistag Nordrhein-Westfalen
- DIE FAMILIENUNTERNEHMER e. V. Landesbereich NRW
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nordrhein-Westfalen (DGB NRW)

Mit Schreiben vom 03. Januar 2024 wurden alle Beteiligten um eine Stellungnahme zu dem o.g. Richtlinienvorschlag gebeten.

Folgende Stellungnahmen liegen der Clearingstelle Mittelstand vor:

- IHK NRW
- unternehmer nrw

Die Clearingstelle Mittelstand hat auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen für das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen das Meinungsbild dargestellt.

## 2. Stellungnahmen der Beteiligten

### 2.1. Allgemeine Positionen der Beteiligten

**unternehmer nrw** betont, dass der Vorschlag grundsätzlich die Erwartungen aus Sicht wesentlicher Industriesektoren erfülle. Bei einigen Bestimmungen bestehe jedoch Überarbeitungsbedarf, um die Verlagerungsziele der Strategie zu erreichen. Einerseits brauche es die schnellere Umsetzung nationaler politischer Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs und andererseits die häufigere Bewertung des Status quo sowie der Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen.

Weiterhin wird die Inblicknahme kommender nationaler politischer Maßnahmen insbesondere der Kosten des Umschlags empfohlen, da diese Kosten einen erheblichen Teil der intermodalen Gesamtkosten ausmachen. Demnach sei nicht nur der Containerumschlag Teil der intermodalen Gesamtkosten des Terminals, auch die Kosten für die Leerlaufzeiten von Zug, Lkw, Fahrern usw. beeinflussten die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs im Vergleich zum reinen Straßenverkehr.

**IHK NRW** unterstreicht das große Interesse der Wirtschaft an der Nutzung des Kombinierten Verkehrs. Als Hemmfaktor wird der derzeit schlechte Zustand der Infrastruktur bei Schiene und Wasserstraße ausgemacht. Bei der Schiene kämen außerdem die Kapazitätsengpässe hinzu - insbesondere auf den für den kombinierten Verkehr wichtigen Ost-West- und Nord-Süd-Achsen. Eine Verlagerung auf den Kombinierten Verkehr sollte nicht durch eine Verteuerung des Straßenverkehrs, sondern nur durch Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen bei Schiene und Wasserstraßen erfolgen. Eine Veränderung des Modal Split zugunsten von Bahn und Binnenschifffahrt durch Verteuerung der Straße würde zu einer Schwächung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft führen. Zu beachten sei demnach auch, dass die Nutzung des Kombinierten Verkehrs durch die zusätzlichen Umschlagvorgänge bei kürzeren und mittleren Entfernungen auf aufkommensschwachen Relationen sowie bei besonders eilbedürftigen Gütern an Grenzen stoße. Hier gebe es keine Alternative zum Straßengüterverkehr, der perspektivisch auch ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen fossilen Ursprungs verkehren wird.

Zudem regt IHK NRW an, die Wechselwirkung mit anderen Rechtsvorschriften stärker mitzudenken – z.B. Regeln zur Eurovignette, Maße und Gewichte oder CountEmissionsEU.

### 2.2. Konkrete Positionen der Beteiligten

#### Artikel 1b

**IHK NRW** stuft die Neudefinition von „kombiniertem Verkehr“ - bei der nunmehr neben den Aspekten Verkehrsträger und Strecke auch eine Einsparung von mindestens 40% weniger externer Kosten gegeben sein muss - als zu unkonkret ein. So müsse die Definition der „externen Kosten“ bereits klar in der Richtlinie erfolgen; eine nachträgliche Definition dürfe nicht delegierten Rechtsakten überlassen werden. Diese Definition müsse zudem zukunftsfähig sein, z.B. für künftigen CO<sub>2</sub>-neutralen LKW-Verkehr.

### Artikel 3

Nach Einschätzung von **IHK NRW** könne die Digitalisierung von Prozessen Vorteile bringen. Allerdings bestehe die Gefahr eines zu hohen bürokratischen Aufwands, wenn jeder Transport manuell eingetragen werden muss. Sonderfälle wie Transporte mit sehr langer Vorlaufzeit oder mit schwer zu kalkulierenden Kosten und der Schutz von Betriebsgeheimnissen müssten beachtet werden. Wichtig seien Praktikabilität, Rechtssicherheit und Umsetzbarkeit. Die Unternehmen des Transportgewerbes seien durch den Fachkräftemangel, die marode Infrastruktur mit zahlreichen Engpässen und die Mehrkosten durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung ohnehin schon stark belastet. Zu prüfen sei daher, ob der Aufwand der Erhebung großer Datenmengen in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen dieser Erhebung steht.

### Artikel 3a

**unternehmer nrw** regt eine Überarbeitung der vorgeschlagenen Ziele zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs an. Das in Absatz 2 a) aufgeführte Ziel der Verringerung der Gesamtkosten der Beförderungen im kombinierten Verkehr um mindestens 10% sollte innerhalb von 5 Jahren erreicht werden anstatt wie vorgeschlagen innerhalb von 90 Monaten. Generell sollten Schiene, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr, wie in der Folgenabschätzung angestrebt, im Vergleich zur Straße ab 200 km, 500 km, und 700 km wettbewerbsfähig sein. Dieses Entfernungsziel sollte in allen Mitgliedstaaten bis 2030 erreicht werden.

Ferner wird angeregt, einen ehrgeizigeren Zeitplan für die Umsetzung und Überprüfung der nationalen politischen Maßnahmen aufzustellen, um die Wachstumsziele für den Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt nicht zu gefährden. Vom Verband der Europäischen chemischen Industrie werden folgende Zeitpläne für das Inkrafttreten der Revision als angemessen angesehen:

- Art. 3a Abs. 1 - Verabschiedung nationaler politischer Maßnahmen: nach 18 Monaten
- Art. 3a Abs. 7 - Bewertung der nationalen Verkehrsverlagerung und der Wirksamkeit der politischen Maßnahmen: alle 3 Jahre
- Art. 5 Abs. 2 - Überprüfung der Situation des intermodalen Verkehrs in der EU durch die Kommission: nach 4,5 Jahren und dann alle 3 Jahre

### Artikel 9a

**IHK NRW** beurteilt die Befreiung vom Feiertagsverbot für kombinierten Verkehr als grundsätzlich positiv.