

# PRESSEMITTEILUNG

## **Kombinierter Verkehr wird durch Flickenteppich nationaler Regelungen gefährdet**

*DSLVL, BÖB und VDV warnen vor faulen Kompromissen bei Revision der europäischen KV-Richtlinie*

Berlin, 22. Januar 2019. Der internationale Kombinierte Verkehr in Europa wird durch einzelstaatliche Bestimmungen deutlich behindert, warnen der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL), der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Grund für die Befürchtungen der Verbände ist die starke Position des EU-Rates in den laufenden Trilog-Verhandlungen mit EU-Kommission und Europäischem Parlament über die Revision der Richtlinie 92/106/EG über den Kombinierten Verkehr. Denn die Mitgliedstaaten haben sich weitgehend von einem harmonisierten europäischen Ansatz zu Gunsten einzelstaatlicher Regelungen verabschiedet.

Anstatt einheitliche und eindeutige Vorschriften für den internationalen Verkehr zu schaffen, bauen die Mitgliedstaaten auf nationalen Auslegungen interpretationsfähigen Rechts. Wieder einmal webt Brüssel damit an einem Flickenteppich, anstatt ihn aufzulösen, bemängeln die Verbände.

Um auch dem grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr stattdessen zusätzliche Wachstumsimpulse zu verschaffen, muss

- die Definition für „nächstgelegenes geeignetes Terminal“ in allen Staaten einheitlich sein. Eine Definition, die sich statisch lediglich am Vorhandensein eines Terminals orientiert, ohne die entsprechende Geeignetheit für einen spezifischen KV in Betracht zu ziehen - wie es in einigen EU-Mitgliedstaaten heute bereits der Fall ist, macht Kombinierte Verkehre unberechenbar oder gleich unrentabel. KV-Nutzer werden so bei grenzüberschreitenden Transporten mit unterschiedlichen nationalen Vorschriften konfrontiert. Das System wird komplizierter und ineffizienter. Einzelne Mitgliedsstaaten könnten besonders restriktive Regelungen erlassen. Vielmehr sollte es eine europaweit harmonisierte Definition geben.
- die Definition für grenzüberschreitende Kombinierte Verkehre weiterhin auch die Vor- und Nachläufe einschließen, um den wichtigen Straßentransport auf der ‚letzten Meile‘ nicht zusätzlich zu behindern. Sofern soziale Verwerfungen des Straßengüterverkehrs wie das ‚Fahrradnomadentum‘ erfolgreich bekämpft werden sollen, ist dies bereits Regelungsgegenstand des EU-Reformvorhabens Mobility Package I. Die Überarbeitung der KV-Richtlinie gehört hingegen zum 2. Teil des Mobilitätspakets. Die Ziele der beiden Reformpakete dürfen sich nicht gegenseitig behindern.

**DSLVL Deutscher  
Speditions- und Logistik-  
verband e.V.**

Unter den Linden 24 |  
Friedrichstraße 155-156  
10117 Berlin

**Ihr Ansprechpartner:**  
Markus Wolters

**TEL** 030 40 50 228-12

**FAX** 030 40 50 228-88

**MAIL**

MWolters@dslvl.spediteure.de

**www.dslvl.org**



- mindestens die Förderung in Deutschland Maßstab für das Förderverhalten aller Mitgliedstaaten werden und darf nicht allein in deren politischem Ermessen liegen.

DSLVL, BÖB und VDV repräsentieren die wesentlichen Betreiber- und Kundengruppen des Kombinierten Verkehrs, die auf einen einheitlichen Rechtsrahmen angewiesen sind. Nur ein leistungsstarker und möglichst bürokratiefreier Kombiniertes Verkehr kann zur Bewältigung des Güterverkehrswachstums, zur dringend erforderlichen Entlastung des europäischen Straßennetzes und zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung beitragen.

Im laufenden Trilog müssen der ursprüngliche Richtlinienentwurf der EU-Kommission und die Position des Europäischen Parlaments deshalb wieder an Gewicht gewinnen. Sollten sich hingegen die im Beschluss des EU-Rats manifestierten nationalen Einzelinteressen durchsetzen, werden internationale Transporte vermehrt auf der Straße durchgeführt, zeigen sich DSLVL, BÖB und VDV überzeugt. Bevor die EU-Kommission akzeptiert, dass der Kombiniertes Verkehr deutlich geschwächt wird, sollte sie ihren ursprünglichen Vorschlag besser zurückziehen.