



**Gemeinsame Regeln für bestimmte
Beförderungen im Kombinierten
Güterverkehr zwischen
Mitgliedstaaten**

COM(2023) 702

Zusammenfassung

Inhalt des Entwurfs

Der Vorschlag der Europäischen Kommission zum Kombinierten Verkehr zielt darauf ab, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs zu verringern, indem eine Verlagerung von der Straße auf die Binnenschifffahrt, die Schiene, den Kurzstreckenseeverkehr und die Seeschifffahrt innerhalb der Europäischen Union gefördert wird. Dazu werden verbindliche Förderkriterien festgelegt, die ein solcher Dienst innerhalb der EU erfüllen muss. Wesentliche Neuerung ist die Bewertung der Transporte auf Basis der externen Kosten, also Folgekosten, die von der Allgemeinheit und nicht vom Verursacher getragen werden. Demnach muss der Kombinierte Verkehr mindestens 40 Prozent geringere externe Kosten aufweisen als die Alternative des reinen Straßentransports. Im Gegenzug entfällt die Vorgabe, dass ein Lkw den nächstgelegenen Umschlagterminal anfahren muss. Ein weiteres Förderkriterium soll die verpflichtende Nutzung von elektronischen Transportinformationsplattformen (eFTI) sein, beispielsweise des digitalen Frachtbriefs. Die EU-Mitgliedstaaten sollen durch einen Maßnahmenmix die Kosten des Kombinierten Verkehrs innerhalb von sieben Jahren um 10 Prozent senken und alle Lkw-Fahrten im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs von Fahrverboten ausnehmen.

Die Position der AK in Kürze

- Die AK unterstützt das Ziel, den Güterverkehr klimafreundlicher zu gestalten und verstärkt auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob die konkreten Regelungen des Vorschlags diesem Ziel tatsächlich gerecht werden.
- Das Förderkriterium des nächstgelegenen Güterterminals sollte nicht vorschnell aufgegeben werden.
- Die Förderung sollte erst mit externen Kosten und elektronischen Transportinformationen verknüpft werden, wenn diese bekannt und praxistauglich sind.
- Das „Greening Freight“-Paket der EU und nationale Maßnahmenpläne müssen gezielt umweltfreundliche Verkehre fördern.

Die Position der AK

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs

Die AK unterstützt das Ziel des Vorschlags, den Güterverkehr klimafreundlicher zu gestalten und verstärkt auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Die Bewertung fällt jedoch sehr skeptisch aus, ob die konkreten Regelungen des Vorschlags diesem Ziel tatsächlich gerecht werden. Die wesentlichen Elemente, nämlich die Ermittlung der externen Kosten und die Nutzung von elektronischen Transportinformationen (eFTI-Plattformen), werden erst durch Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte geschaffen. Es ist unklar, wie diese letztlich ausgestaltet und in der Praxis umsetzbar sein werden. Vieles im Vorschlag scheint vor allem auf die Digitalisierung des Güterverkehrs und die Förderung alternativer Antriebe im Straßengüterverkehr abzielen. Die AK plädiert daher dafür, in den anstehenden Verhandlungen am Kriterium des am nächsten gelegenen Güterterminals festzuhalten, den Förderrahmen für den Kombinierten Verkehr zielgerichtet zu verbessern, praxistaugliche eFTI-Anwendungen abzuwickeln und eine Berechnungsmethodik zu unterstützen, die eine vollständige Kostenwahrheit bei den externen Kosten beinhaltet.

Externe Kosten

Die AK begrüßt grundsätzlich die in den Erwägungsgründen angeführte stärkere Berücksichtigung der externen Kosten im Güterverkehr. Der von der Kommission vorgeschlagene Ansatz zur Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdienstleistungen („Count Emissions EU“, COM(2023) 441), der auf der ISO-Norm 14083:2023 basiert, sollte in diesem Vorschlag nicht angewendet werden, da er nicht den gesamten Fußabdruck abbildet. Bei dem in Artikel 1c 6) vorgesehenen Berechnungsansatz sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Verwendung der nationalen Kostensätze aus dem „Handbook on External Costs in Transport“ bei der Berechnung der einzelnen Schadenskategorien.

- Einbeziehung der vor- und nachgelagerten Kosten bei der Energieerzeugung und der Herstellung von Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur sowie der Habitat und Bodenbelastung.
- Berücksichtigung der höheren externen Kosten in Berggebieten.

Ob die 40 %-Marke jedoch richtig angesetzt ist, kann erst geprüft werden, wenn ein Kalkulationstool mit Kostenfaktoren zur Verfügung steht. Bei einer Anknüpfung an die externe Kosteneffizienz besteht die Gefahr, dass bei langen Distanzen die Lkw-Anteile noch länger werden, die monetären Anreize für den Kombinierten Verkehr aber weiterhin bestehen bleiben. So ist z.B. nicht auszuschließen, dass eine Lkw-Fahrt von Norditalien über Tirol nach Süddeutschland führt und erst dort auf die Schiene verlagert wird, um die Güter nach Norddeutschland oder Skandinavien zu transportieren.

Die AK hält daher eine Ausnahmebestimmung für Berggebiete oder eine Beschränkung auf maximal einen Grenzübergang pro Lkw-Abschnitt im Rahmen von Kombinierten Verkehren für geboten.

Digitale Plattformen

Die AK legt Wert auf die Feststellung, dass Verwaltung und Polizei jederzeit national und grenzüberschreitend die Förderkriterien des Kombinierten Verkehrs überprüfen können und dass Berufskraftfahrer:innen bei Kontrollen keine Nachteile wegen unzureichender Frachtdokumentation entstehen. Hierzu wird auf die entsprechende [Internetseite des Klimaministeriums](#) zur eFTI-Verordnung verwiesen, die dem Vorschlag zugrunde liegt.

Die Nutzung von eFTI-Plattformen stellt zweifellos ein Potenzial für die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs dar. Eine grundlegende Änderung der Förderbedingungen ist jedoch erst dann denkbar, wenn eine digitale Plattform allen Akteuren praxistauglich zur Verfügung steht. Keinesfalls darf der Kombinierte Verkehr zum Vehikel für die Förderung der Digitalisierung im Güterverkehr werden.

Fahrverbote

Gemäß Artikel 9a sollen Lkw-Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs generell von Wochenend-, Nacht- oder Feiertagsfahrverboten ausgenommen werden. Aus Sicht der AK ist es undenkbar, dass eine Lkw-Fahrt durch den gesamten Tiroler Korridor von Kufstein bis zum Brenner von den Fahrverboten ausgenommen ist, wenn die Fahrt außerhalb Österreichs begonnen hat und der Schienenteil der kombinierten Fahrt erst außerhalb Tirols beginnt. Auch in dieser Bestimmung ist entweder eine Ausnahmebestimmung für Berggebiete oder die Beschränkung auf maximal einen Grenzübertritt pro Lkw-Abschnitt erforderlich.

Bei den Hafenhinterlandverkehren besteht jedoch die Gefahr, dass die Schiene einen massiven Wettbewerbsnachteil erleidet und Verkehre an die Straße verliert, wenn in der aktualisierten KV-Richtlinie Straßentransporte im Vor- und Nachlauf zum Kurzstreckenseeverkehr (zB Adria-Häfen) von jeglichen Fahrverboten ausgenommen werden.

Nationale Maßnahmenpläne

Allgemein verbindliche Maßnahmenpläne zur Förderung des Kombinierten Verkehrs, wie sie in Artikel 3a und der indikativen Förderliste im Anhang vorgesehen sind, werden begrüßt. Aus Sicht der AK sind jedoch folgende Ergänzungen erforderlich:

- Eine durchschnittliche Kostensenkung von 10 % innerhalb von sieben Jahren bei Haus-zu-Haus-Diensten im Vergleich zum reinen Straßentransport darf keinesfalls zu Lasten der Beschäftigten im Transportsektor gehen. Die Anstrengungen sollten darauf gerichtet sein, die skandalös niedrigen Löhne und Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr zu verbessern.
- Eine transparente Übersicht über das Leistungsangebot der Terminals, wie von der Kommission vorgeschlagen, wird begrüßt. Aus Sicht der AK muss darüber hinaus sichergestellt werden, dass ausnahmslos alle Terminals und Verlagerungsinfrastrukturen für Dritte zugänglich sind, wenn sie mit öffentlichen Mitteln gefördert wurden.
- Zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fehlt der Ansatz, finanzielle Zuschüsse an die verladende Wirtschaft einzuführen. Damit kann insbesondere der Einzelwagenverkehr auf der Schiene für die Unternehmen wirtschaftlich gestaltet werden.
- Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene sollte nicht nur durch Preisreize, sondern auch durch gesetzliche Vorgaben für bahnaffine Massengüter

erreicht werden.

- Lkw-Mautaufschläge für externe Kosten, wie sie in der Vorschlagsliste (Anhang Teil 1 c) angedacht sind, sollten in den Mitgliedstaaten eingefordert werden, in denen die Wegekostenrichtlinie (EU) 2022/362 leider Schlupflöcher zulässt, nämlich bei den privaten Autobahnkonzessionsgesellschaften. Außerdem sollten Lkw auch abseits von Autobahnen verursachergerechte Mautentgelte für die Straßenbenützung entrichten.

Mehr Kohärenz beim „Greening Freight“-Pake

Das übergeordnete Ziel des „Greening Freight“-Pakets ist es, die Dekarbonisierung des Güterverkehrs voranzutreiben; in anderen Vorschlägen der Kommission ist das nicht immer gewährleistet. Aus Sicht der AK sind folgende Punkte zu beachten:

- Der Kombinierte Verkehr kann sein Potenzial besser ausschöpfen, wenn Defizite in anderen EU-Rechtsvorschriften beseitigt werden. Aus Sicht der AK fehlen rechtlich definierte Vorgaben für die Schienenkompatibilität von Straßenfahrzeugen (Kranbarkeit, Formen, Abmessungen, Klappbarkeit etc.), die jedoch für die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs unerlässlich sind.
- Die AK spricht sich erneut gegen die Einführung besonders langer und schwerer Lkw („Gigaliner“) aus, da diese einer ökologischen Umgestaltung des Güterverkehrs entgegenstehen.
- Bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten müssen die Kontrolldichte erhöht und die Standards verbessert werden. Der aktuelle Vorschlag der Kommission sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat sechs Fahrzeugkontrollen pro eine Million Fahrzeugkilometer durchführen muss. Diese Vorgabe ist aus Sicht der AK deutlich zu niedrig und hat keine abschreckende Wirkung gegen Missbrauch.
- Bei den technischen Unterwegskontrollen auf Autobahnen müssen die Standards der Lkw-Kontrollen und die Ausrüstung der Exekutivbeamten verbessert werden. Defekte Abgasanlagen bei Lkw und Abgasmanipulationen durch Straßentransportunternehmen („Ad-Blue-Betrug“) können derzeit nicht gezielt aufgedeckt werden.
- Der Ausweis der CO₂-Emissionen von Verkehrsdienstleistungen und E-Commerce-Anbieter:innen bei „Count Emission EU“ darf nicht, wie von der Kommission vorgeschlagen, freiwillig sein, sondern muss verpflichtend erfolgen und den gesamten CO₂-Fußabdruck abbilden.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Franz Greil

T +43 (1) 501 65 12262
franz.greil@akwien.at

In Brüssel:

Florian Wukovitsch

T +32 (0) 2 230 62 54
florian.wukovitsch@akeuropa.eu

Bundesarbeitskammer Österreich

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

www.arbeiterkammer.at

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54

www.akeuropa.eu

Über uns

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,8 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.