



Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

BWVL · Postfach 16 01 08 · 53060 Bonn

Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn
Tel.: 0228 - 925 35 0
Fax.: 0228 - 925 35 45

E-Mail: info@bwvl.de
www.bwvl.de

Sparkasse KölnBonn
Kto.: 38 700 241
BLZ: 380 500 00

Bonn, im Juli 2006

Die (EU)-normative Kraft des Faktischen

Aus Brüssel droht neues Ungemach. Im späten Frühjahr wurde die deutsche Wirtschaft mit einem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine „**Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette**“ konfrontiert, die blankes Entsetzen hervorrief. Die EU-Kommission will die Lieferkette vor terroristischen Angriffen schützen. Sie schlägt deshalb einheitliche Regeln vor, mit denen der innereuropäische Gütertransport auf Straße, Schienen und Wasserstraße sicherer werden soll. EU-weit sollen die Mitgliedstaaten ein System für die Vergabe eines „Sicherheitsgütesiegels“ schaffen. Die an der Lieferkette beteiligten Unternehmen sollen sich dann auf freiwilliger Basis zertifizieren lassen, um den Status eines „zuverlässigen Unternehmens“ (ZU) zu erhalten. Verlader ebenso wie Spediteure, Transporteure und Terminal-Betreiber müssten danach bestimmte Mindestsicherheitsanforderungen erfüllen, die jeweils in Anhängen des Verordnungsentwurfes definiert sind. Dies sind teilweise bauliche Maßnahmen, umfassende Sicherung der Prozesse, Zugangskontrollen, Schaffung und Dokumentation eines Sicherheitsmanagements etc. Betroffen hiervon sind innerhalb der EU 4,7 Millionen Unternehmen. Sicherheit ist allerdings nicht zum Nulltarif zu haben: Eine von der EU in Auftrag gegebene Studie einer Zertifizierungsgesellschaft schätzt, dass für die einmalige Einrichtung 48 Milliarden Euro sowie für den weiteren Vollzug jährlich 36 Milliarden Euro aufzubringen seien. Die bei einer Anhörung im Bundesverkehrsministerium hiergegen geäußerten Proteste und massiven Bedenken der Wirtschaft nahmen die Vertreter der Bundesregierung wohl zur Kenntnis. Sie teilten aber auch lakonisch mit, dass die Verordnung in Brüssel offenbar schon „beschlossene Sache“ sei, und man nur noch an Abmilderung, nicht aber an Vermeidung denken könne. Eine vollständige Vermeidung dieser weiteren kostentreibenden Brüsseler Regulierungswut ist aber nach wie vor das gemeinsame Ziel fast aller betroffenen deutschen Wirtschaftsverbände. Auch bei den derzeit optimistischeren Konjunkturaussichten ist nicht zu sehen, woher die Wirtschaft die erforderlichen Milliarden nehmen soll, um die von Brüssel angestrebten Maßnahmen durchzuführen. Da hilft es auch nicht weiter, dass auf die vollständige „Freiwilligkeit“ der Zertifizierung hingewiesen wird. Naturgemäß steht nämlich zu erwarten, dass die großen Konzerne - auch ohne Kommissionszwang - erheblichen Aufwand für die Sicherheit betreiben und



Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

BWVL · Postfach 16 01 08 · 53060 Bonn

Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn
Tel.: 0228 - 925 35 0
Fax.: 0228 - 925 35 45

E-Mail: info@bwvl.de
www.bwvl.de

Sparkasse KölnBonn
Kto.: 38 700 241
BLZ: 380 500 00

die Zertifizierungsvoraussetzungen erfüllen. Sie werden allerdings gleiches auch von ihren Zulieferern und Kunden verlangen, die über den wirtschaftlichen Druck dann ebenfalls in die Zertifizierungsverfahren gezwungen werden. Das Prinzip der Freiwilligkeit würde, sollte der Verordnungsvorschlag verwirklicht werden, in kurzer Zeit durch den wirtschaftlichen Druck zur Makulatur: Eine (EU)-normative Kraft des Faktischen würde alle, die im Geschäft bleiben wollen, unter Zugzwang setzen, selbst zum „ZU“ zu werden. Dies weiß man auch in Bonn, Berlin und Brüssel. Auch wenn im Bundesverkehrsministerium die Ansicht vorherrscht, Brüssel könne nicht mehr gestoppt werden; diese vollkommen indiskutable Brüsseler Aktion, die die Wirtschaft in schwieriger Zeit hart treffen wird, muss zur Chefsache gemacht werden. Dann muss die Bundeskanzlerin sich der Angelegenheit annehmen und mit der Kommission Tacheles reden.

Die Wirtschaft braucht Endbürokratisierung und Kostenentlastung. Für neue Vorschriften, die lediglich die Zertifizierer reich machen werden, besteht kein Bedarf. Auch die Sicherheitslage erfordert Derartiges nicht. Die Gefahren, die von religiös oder politisch motivierten Terroristen drohen, sollen nicht bagatellisiert werden. Es ist allerdings auch klar, dass es vollständigen Schutz vor Terroranschlägen niemals geben kann. Die Anschläge, die die Welt in den vergangenen Jahren erschüttert haben, galten auch nicht der Lieferkette. Sie richteten sich vielmehr gezielt gegen Menschen und maßgeblich auch gegen den Personenverkehr. Erinnerung sei insoweit an die Attentate von New York, London, Madrid und Tokio: Überall dort hatte es in erster Linie Menschen getroffen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren. Den eher gebotenen Schutz des Personenverkehrs lässt der Verordnungsentwurf allerdings wohlweislich aus. Hier lag die Erkenntnis nahe, dass damit in erste Linie der Staat weiter finanziell geprüft würde. Was der Staat nicht will, soll allerdings die Wirtschaft nicht wollen müssen. Andernfalls ist das „Aus“ für viele Betreiber bereits jetzt vorprogrammiert. Die EU könnte dann im Zuge der Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette direkt ein Unterstützungsprogramm für die insolvent gewordenen Mittelständler auflegen.