

30.10.96

EU - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über ein Aktionsprogramm zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für Aktionen zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs

KOM(96) 335 endg.; Ratsdok. 10600/96

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 30. Oktober 1996 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 9. Oktober 1996 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Das Europäische Parlament, der Wirtschafts- und Sozialausschuß und der Ausschuß der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im März 1997 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 708/92 = AE-Nr. 922722.

MITTEILUNG DER KOMMISSION
über ein Aktionsprogramm zur Förderung
des kombinierten Güterverkehrs

EINFÜHRUNG

1. Um sich weiter entfalten zu können, braucht die Europäische Gemeinschaft einen zuverlässigen und europaweit integrierten Verkehr. Das europäische Verkehrssystem, das Grundlage für den Handel ist und die Mobilität gewährleistet, muß effizient sein und gleichzeitig auch den kollektiven wirtschaftlichen und sozialen Anforderungen, insbesondere dem Umweltschutz und der Sicherheit der Benutzer und Dritter, gerecht werden.
2. Unter kombiniertem Verkehr versteht man im allgemeinen Gütertransport mittels intermodalen Materials durch mindestens zwei Verkehrsträger ohne Zwischenentladung des Gutes; dabei sollte der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten werden. Dieses Transportsystem kann eine Schlüsselrolle in einem effizienten intermodalen System spielen. In einem solchen System stehen die Verkehrsträger in einem fairen Wettbewerb zueinander, denn der Nutzer zahlt alle internen und externen Kosten des Verkehrsmittels, welches er wählt. Die Verkehrsträger kooperieren auch und stellen die intermodale Transportkette dar, in der jeder Verkehrsträger für den Teil des Transport gewählt wird, wo er am wettbewerbsfähigsten ist. Im allgemeinen bedeutet dies Straßenverkehr für den Vor- und Nachlauf und Schiene, Binnen- oder Seeschifffahrt für den Langstreckenteil des Transportvorgangs.
3. In der Praxis jedoch spielt der kombinierte Verkehr noch nicht diese Rolle. Die Netze des kombinierten Verkehrs in der Gemeinschaft sind häufig unterbenutzt. Der kombinierte Verkehr ist noch nicht in der Lage, wirklich mit der Straße auf Langstrecken zu konkurrieren. Die Gründe dafür sind insbesondere:
 - Für viele Transporte stimmt der Preis des Straßenverkehrs noch nicht voll mit den Kosten überein, die dieser Verkehrsträger in bezug auf Staus, Sicherheit und Umwelteinwirkungen verursacht. Daher ist der Straßenverkehr oft in der Lage, niedrigere Preise als der kombinierte Verkehr anzubieten. Straßenverkehr ist auch deshalb billiger als der kombinierte Verkehr, weil er nicht das oft teure intermodale Material, welches nicht im normalen Straßenverkehr eingesetzt werden kann, und die für den kombinierten Verkehr notwendigen Ladeeinrichtungen benötigt.
 - Die Dienstleistungsqualität des kombinierten Verkehrs kann nicht immer mit der des Straßenverkehrs konkurrieren. So bedeutet die Umladung im kombinierten Verkehr einen Zeitverlust und damit eine Einschränkung seiner Wettbewerbsfähigkeit. Für den kombinierten Verkehr werden heute technologisch weit fortgeschrittene Informationssysteme benötigt, weil diese Transportart verschiedene Verkehrsunternehmen und verschiedene Verkehrsträger benötigt, und die beteiligten Personen oft verschiedene Sprachen sprechen. Der Informationsfluß ist jedoch im Vergleich zum Straßenverkehr oft noch nicht befriedigend. Auch wird der kombinierte Verkehr manchmal als weniger zuverlässig als der Straßenverkehr angesehen.
4. Ein Schritt zu einem wahrhaft intermodalen System ist die Nutzung des kombinierten Verkehrs zu erhöhen. Die Zurechnung der wahren Kosten in bezug auf Verkehrsträger ist ein langfristiges Ziel. Es kann nur schrittweise erreicht werden, weil das

Transportsystem und die Nutzer Zeit brauchen, um sich diesen Änderungen anzupassen. Kurzfristig kann erhöhte Nutzung des kombinierten Verkehrs durch Verbesserung seiner Leistungsfähigkeit in den derzeit geltenden Rahmenbedingungen erzielt werden. Handeln der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet ist offensichtlich hilfreich. Weil aber der kombinierte Verkehr in der Regel längere Strecken deckt, die mehrere Staaten betreffen, war eine Initiative der Gemeinschaft nötig, um die internationale Kooperation der Marktteilnehmer zur Verbesserung des kombinierten Verkehrs zu fördern.

5. Daher legte die Kommission im Jahre 1992 ein Programm auf, welches aufzeigen sollte, daß der kombinierte Verkehr auch unter den derzeitigen Rahmenbedingungen wettbewerbsfähig sein konnte und Verkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger betriebswirtschaftlich erfolgreich verlagerte; dies würde auch Vorteile in bezug auf Umwelt und Verkehrssicherheit nach sich ziehen. Das Programm wurde "PACT" genannt: Pilotaktionen für den kombinierten Verkehr.
6. Das Programm läuft nun aus. Ein neues PACT-Programm wird vorgeschlagen, in Form einer Ratsverordnung mit einem Budget von ECU 35 Millionen für die Jahre 1997 bis 2001. Die Dienststellen der Kommission haben kürzlich eine interne Auswertung dieses Programms vorgenommen. Das erste PACT-Programm enthielt keine spezifischen Ziele; d.h. es bestimmte nicht die notwendigen konkreten Schritte, um das allgemeine Ziel der erhöhten Nutzung des kombinierten Verkehrs herbeizuführen. Auch gibt es keine unabhängige Datenerhebung über die Auswirkungen des PACT-Programms. Jedoch scheint eine erhebliche Zahl von Projekten ermutigende Resultate zu zeigen. Zwei der Hauptergebnisse der internen Auswertung müssen betont werden: der wachsende Bedarf an öffentlicher Hilfe für Investitionen in intermodales Transportmaterial und die Notwendigkeit, finanzielle Hilfen für die wirtschaftliche Umsetzung von Forschungsergebnissen.

Die vorgeschlagene Verordnung versucht, die bei der Bewertung des ersten PACT-Programms vorgefundenen Schwierigkeiten durch folgende Mechanismen zu beseitigen:

- Das neue PACT soll klar definierte spezifische Ziele haben.
- Das neue PACT soll ebenfalls ein verbessertes Rahmenwerk für Kontrolle und Bewertung aufweisen.

Daher bleibt das allgemeine Ziel dasselbe: zur erhöhten Nutzung des kombinierten Verkehrs beizutragen, wo sich dies wirtschaftlich auf lange Sicht rechnet. Die spezifischen Ziele des neuen PACT sollten den oben erwähnten Nachteilen des kombinierten Verkehrs entgegensteuern und können wie folgt zusammengefaßt werden:

- die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs sowohl in bezug auf Preis als auch Servicequalität gegenüber der Straße zu verbessern;
 - fortgeschrittene Technologien im kombinierten Verkehr zu fördern;
 - den Zugang zum kombinierten Verkehr für Unternehmen unabhängig von ihrer Größe zu fördern; dies wird den Wettbewerb beim Angebot von Diensten im kombinierten Verkehr und damit die Wettbewerbsfähigkeit fördern.
7. Diese Mitteilung behandelt die laufenden Pilotaktionen (Teil A), den Inhalt des neuen PACT-Programms, das das alte ablösen wird, (Teil B) sowie die Leitlinien für künftige Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs (Teil C). Dem folgt ein Vorschlag

für eine Ratsverordnung betreffend die Gewährung von finanzieller Unterstützung für Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs.

Dem Anhang sind die wichtigsten Ergebnisse der in den Jahren 1992-1995 über die Pilotaktionen geförderten Projekte zu entnehmen.

A. LAUFENDE PACT-PILOTAKTIONEN

8. Die Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs (PACT - Pilot Actions of Combined Transport) liefen 1992 aufgrund eines Beschlusses der Kommission⁽¹⁾ an. Im Rahmen dieser Maßnahme mit einer Laufzeit von fünf Jahren sollte untersucht werden, ob ein Bedarf an solchen Aktionen besteht. Sie fügte sich in das Arbeitsprogramm zur Einrichtung eines Europäischen Kombinierten Verkehrsnetzes ein, das die Kommission dem Rat 1992 unterbreitet hat (KOM(92)230)⁽²⁾. Die PACT-Initiative, die zunächst nur versuchsweise eingeführt wurde, verfügt nur über ein geringes Budget: 1992 1,963 Mio. ECU, 1993 2,9 Mio. ECU, 1994 4,395 Mio. ECU und 1995 4,1 Mio. ECU. 5 Mio. ECU sind für das Jahr 1996 vorgesehen.

9. Mit der PACT-Initiative sollte der kombinierte Landverkehr als Alternative zum alleinigen Straßenverkehr gefördert werden. Sie fügte sich in das allgemeine Programm ein, das die Kommission dem Rat vorgelegt⁽³⁾ hatte und das die Maßnahmen zur Schaffung des transeuropäischen Netzes ergänzen und unterstützen soll. Bei der Vorbereitung des Programms wurden die folgenden Schwächen des kombinierten Verkehrs im Vergleich zum Straßentransport sichtbar:

- Die Vorbehalte der in Frage kommenden Benutzer gegenüber dieser Verkehrsform, insbesondere aufgrund von Mängeln im Dienstleistungsbereich und den höheren Kosten im Vergleich zur Straße.
- Ein Umstieg vom Straßenverkehr auf den kombinierten Verkehr erfordert Investitionen in spezielle Anlagen, die - bei Problemen auf der Schiene oder Wasserstraße - im Straßenverkehr nicht genutzt werden können.

Daher wird das bestehende KV-Netz nach wie vor zu wenig beansprucht. Seine Ausnutzung soll intensiviert und gleichzeitig die fehlenden Glieder auf längere Sicht mit Hilfe der Ratsentscheidung über das transeuropäische Netz für den kombinierten Verkehr⁽⁴⁾ ergänzt werden.

10. Die PACT-Initiative hat sich auf kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der KV-Dienstleistungsqualität konzentriert und diente der Ergänzung der Forschungs- und Investitionsvorhaben für die Infrastruktur. Um den europäischen Interessen gerecht zu werden und die Wettbewerbsregeln zu beachten, werden die Finanzunterstützungen im Rahmen von PACT für verschiedene Projekte zur Verbesserungen des kombinierten

(1) Beschluß 93/45/EWG der Kommission vom 22. Dezember 1992 über die Gewährung von Finanzhilfen für Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs. ABl. Nr. L 16 vom 25. 1.1993.

(2) KOM(92)230 endg. vom 11.6.1992.

(3) idem

(4) Entscheidung des Rates vom 29. Oktober 1993 zur Schaffung eines transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr. ABl. Nr. L 305 vom 10.12.1993, S. 1.

Verkehrs auf der jeweiligen Achse bewilligt und jedem Betreiber zur Verfügung gestellt, der sich an dem betreffenden Projekt beteiligen will und bereit ist, darin zu investieren.

PACT gilt für das Gebiet der Mitgliedstaaten. Die Pilotaktionen können aber auch KV-Strecken außerhalb der Gemeinschaft betreffen, wenn dies aufgrund bedeutender Verkehrsströme in die Gemeinschaft oder aus der Gemeinschaft gerechtfertigt wird.

11. PACT hat sich mit dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße bzw. Wasserstraße/Straße befaßt. Ist ein Seeweg für eine Region der Gemeinschaft der einzig mögliche Zugang zum übrigen Gebiet der Gemeinschaft, konnte auch diese Strecke berücksichtigt werden. Das war beispielsweise für die Achse Nordeuropa - Italien - Griechenland, für die Achse Irland - Vereinigtes Königreich - Frankreich (durch den Ärmelkanaltunnel) und für die Achse Deutschland - Finnland der Fall.
12. In vier Jahren konnten 65 Projekte auf 22 Achsen finanziert werden, davon 11 Schiene/Straße, 5 unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt und 6 unter Einbeziehung der Seeschifffahrt. 17 betrafen ausschließlich das Gebiet der Gemeinschaft (einschließlich Österreich, Schweden und Finnland vor ihrem Beitritt) und 5 umfaßten Strecken außerhalb der Gemeinschaft durch die Schweiz oder mittel- und osteuropäische Länder (Polen, Tschechische Republik und Slowenien). Die für das Projekt Verantwortlichen waren Behörden (Ministerien, Eisenbahnunternehmen), halbstaatliche Stellen (autonome Binnenschifffahrts- und Seehäfen) und private Einrichtungen (Betreiber von KV-Unternehmen, Handelskammern). 1995 wurden bei der Kommission 57 Projekte mit einem Finanzvolumen von fast 20 Mio. ECU beantragt, von denen nur 4,1 Mio. ECU in der Haushaltslinie für PACT und 0,4 Mio ECU in der Haushaltslinie für KV-Aktionen im Bereich von Drittländern bewilligt werden konnten. Anhang II führt entsprechende Einzelheiten auf und gibt eine Übersicht über das Programm für die vier letzten Jahre.
13. PACT wurde bewußt zur Unterstützung der Unternehmen konzipiert. Daher wurde versucht, die Initiative für die Projekte möglichst den Betreibern zu überlassen und die Verfahren flexibel und effizient zu gestalten. Zum Ausgleich für den einfachen Zugang sieht PACT Informationsaktionen zu seiner Funktionsweise und insbesondere eine kontinuierliche strenge Kontrolle vor: Prüfung durch die Kommission, ob die Antragsteller tatsächlich bereit sind, für den Teil der Maßnahmen aufzukommen, für den sonst keine Hilfen gezahlt werden, obligatorische Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten und Konsultation der anderen, Kontrolle des Arbeitsfortschrittes und der tatsächlichen Ausgaben, wenn das Projekt zur Hälfte durchgeführt ist, technische und finanzielle Prüfung nach Vollendung jedes Projektjahres (einschließlich der Überprüfung der Rechnungen und der tatsächlich finanzierten Maßnahmen).
14. PACT wurde als Pilotaktion eingeführt. Daher wurde ein beträchtlicher Handlungsspielraum für die förderwürdigen Maßnahmen vorgesehen. Durch den Beschluß der Kommission wurden drei Aktionsarten genehmigt: Vorstudien zu den Aspekten, die allen Projekten gemeinsam sind; diese werden nach einem Ausschreibungsverfahren zu 100% finanziert; Durchführbarkeitsstudien für eine bestimmte Pilotachse, die bis zu 50% finanziert werden; innovatorische Maßnahmen, die bis zu 30% finanziert werden. Über PACT wurde bisher nur eine einzige Studie zu 100% (über die intermodalen Terminals), hingegen 32 Durchführbarkeitsstudien finanziert. 77,86% des Budgets für die vier Jahre von 1992-1995 wurden für innovatorische Maßnahmen ausgegeben. Der Anteil an solchen Maßnahmen vergrößerte sich im Laufe der Jahre und erreichte 1995 97%.

B. DAS NEUE PACT-PROGRAMM

15. Das neue PACT wird aus einem strukturierten Programm bestehen und auf einer Verordnung beruhen. Bei dem ersten PACT-Programme war eine starke Zunahme der Anträge auf PACT-Unterstützung festzustellen. Daher reichte das Budget für 1994 nicht aus, um auch nur die am besten konzipierten Projekte zu fördern. 1995 mußte die Kommission sogar laufende Projekte definitiv oder vorübergehend einstellen, um genügend Spielraum für die Inangriffnahme zumindest einiger neuer Achsen, beispielsweise in die neuen Mitgliedstaaten, zu haben. Das neue PACT-Programm muß an erster Stelle versuchen, diesem Bedarf gerecht zu werden.
16. Die Flexibilität der Pilotaktionen erklärt ihre Attraktivität für den Privatsektor, und insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen⁽⁵⁾. Das hier vorgeschlagene Verfahren baut auf dem des laufenden Programms auf. Das bedeutet, daß sämtliche privaten und öffentlichen Wirtschaftsteilnehmer, einschließlich der öffentlichen Körperschaften, direkt bei der Kommission ein Projekt vorschlagen können. Diese prüft zuerst nach, ob die unmittelbar betroffenen Staaten das Projekt genehmigen, und bereitet eine Bewertung vor. Jedes Jahr analysiert ein Ausschuß nationaler Experten, die von den Regierungen der 15 Mitgliedstaaten berufen wurden (IIa-Ausschuß gemäß der Entscheidung des Rates vom 13. Juli 1987), die vorgeschlagenen Projekte und gibt eine Stellungnahme dazu ab. Die Kommission verwaltet dann die von ihr ausgewählten Projekte und erstattet dem Ausschuß jedes Jahr über den Verlauf der im Vorjahr ausgewählten Projekte Bericht. Wie zuvor haben die Experten nur eine Beratungsfunktion. In der Praxis ist die Kommission aber grundsätzlich ihrem Standpunkt gefolgt. Angesichts der Zunahme der eingehenden Anträge und der Notwendigkeit, die Ausgaben über das Jahr zu verteilen, werden die Vorschläge anstatt wie zuvor einmal im Jahr zweimal geprüft. Im Finanzbogen sind daher zwei Sitzungen pro Jahr vorgesehen.
17. Indem durch die Pilotaktionen Techniken verbreitet bzw. die Durchführbarkeit von auf den ersten Blick schwierigen Achsen nachgewiesen wurde, können sie bisher skeptische Betreiber überzeugen und durch einen Schneeballeffekt zu anderen Projekten anregen. Es ist also von entscheidender Bedeutung, die Ergebnisse jedes Projekts breitgestreut zu verbreiten und für das Programm zu werben. Die Kommission hat daher dafür gesorgt, daß diese Aktionen bekannt gemacht werden, und wird die Information der Öffentlichkeit intensivieren. Darüber hinaus müssen alle Berichte veröffentlicht werden, mit Ausnahme des Teils der wirtschaftlichen Angaben, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen; sämtliche Projekte müssen offen sein, d. h. alle möglichen Partner, die sich konkret an einem von PACT unterstützten Projekt beteiligen wollen, müssen dies zu den gleichen Bedingungen wie die Unternehmen, die bereits Projektpartner sind, tun können, vorausgesetzt, die Umstände sind gleich. Schließlich müssen für jede vorgeschlagene durchführbare Aktion, die zu einem bereits angelaufenen Projekt in Konkurrenz steht, die gleichen Bedingungen gelten, um dem ersten Projekt keinen Wettbewerbsbe-

⁽⁵⁾ Nach der Mitteilung der Kommission über kleine und mittlere Unternehmen C(96)261 gelten für diese Unternehmen folgende Kriterien:

- weniger als 250 Angestellte
- jährlicher Umsatz weniger als 40 Mio. ECU bzw. Jahresbilanz im Rahmen von 27 Mio. ECU
- höchstens 25% des Kapitals im Besitz eines oder mehrerer Unternehmen, bei denen es sich nicht um KMU handelt.

stimmungen zuwiderlaufenden zeitlichen Vorsprung zu verschaffen. Dazu ist für das PACT-Programm insgesamt ein ausreichendes Budget nötig.

18. Was die förderwürdigen Aktionen betrifft, wurden auch bei der Ausarbeitung des Vorschlags für eine Verordnung die Lehren aus der laufenden PACT-Regelung gezogen. Darin ist die Möglichkeit einer 100-prozentigen Finanzierung von Vorstudien über Aspekte, die allen Projekten gemein sind, vorgesehen. Tatsächlich wurde diese Möglichkeit in Anbetracht der praxisnahen Zielsetzung der Pilotaktionen nach und nach immer weniger wahrgenommen. In diesem Vorschlag ist diese Maßnahme daher nicht mehr vorgesehen.

Es sei darauf hingewiesen, daß solche Studien im Rahmen des allgemeinen Studienbudgets der GD VII gemäß den üblichen Ausschreibungsverfahren⁽⁶⁾ weiterhin möglich sein werden. Die Durchführbarkeitsstudien für eine bestimmte Achse, die zu 50% finanziert werden können, wurden hingegen beibehalten, um von Anfang an Wirtschaftsteilnehmer des intermodalen Sektors in das Projekt einzubinden.

19. Den wichtigsten Teil des Programms stellen selbstverständlich nach wie vor innovatorische Maßnahmen dar. In der Regel können Maßnahmen für einen Zeitraum von bis zu drei Jahren gefördert werden. In Fortschreibung der bereits durchgeführten Pilotaktionen hat das neue PACT-Programm deshalb das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs durch Unterstützung von Pilotaktionen zu fördern. Dies soll zugleich einer Politik dienlich sein, die ein ausgewogeneres intermodales Verkehrssystem als das jetzige zum Ziel hat. Es wird daher vorgeschlagen, Gemeinschaftsunterstützungen in Form einer Subventionierung von zeitlich begrenzten innovatorischen Maßnahmen zu gewähren, um Investitionszuschüsse auf die Anlaufphase zu beschränken, und nicht ganz normale Betriebskosten zu subventionieren. Es wird weiter vorgeschlagen, die Verfahren für den Zugang zum Programm zu vereinfachen. Die Analyse der Beziehung zwischen dem Finanzierungsbetrag und den Vorteilen für die Allgemeinheit in Bezug auf Sicherheit, Umwelt und eine Verkehrsverlagerung werden ein wesentliches Bewertungskriterium für die Vorschläge und deren Priorität sein, insbesondere um knappe Ressourcen optimal zu nutzen.
20. Im alten PACT-Programme wurden die innovatorischen Maßnahmen bei den laufenden Pilotaktionen zu höchstens 30% finanziert. Diese wurden absichtlich nicht genau definiert. Mit den Pilotaktionen sollte lediglich untersucht werden, was auf dem Markt gewünscht wird und was nützlich wäre. In den vier Programmjahren haben sich eigentlich sehr unterschiedliche Bedürfnisse herauskristallisiert, die sich aber in vier große Gruppen von unterstützten Aktionen einteilen lassen:
 - a) Investitionen in Geräte (spezielle Eisenbahn- oder Straßengeräte für den kombinierten Verkehr) und Umschlagsausrüstung in den Terminals (Portalkräne, feste oder bewegliche Kräne, usw.),

⁽⁶⁾ Es wird darauf hingewiesen, daß bei den laufenden Pilotaktionen im Gegensatz zu anderen Studien und Maßnahmen die zu 100% finanzierten Studien im Rahmen von üblichen Verfahren der Kommission, insbesondere von Ausschreibungsverfahren, bewilligt werden.

- b) Hilfen für die kommerzielle Nutzbarmachung neuer Techniken bzw. Technologien, insbesondere solcher, die in nationalen oder europäischen Forschungsprogrammen getestet wurden,
- c) Teilnahme an den Kosten des Zugangs zur Infrastruktur, unter der Bedingung, daß diese Zuschüsse insgesamt die Grenzkosten für den Zugang zur Infrastruktur für den Dienst des kombinierten Verkehrs, den die Pilotaktion betrifft, nicht übersteigen, und schließlich
- d) sämtliche Logistik- und Ausbildungsmaßnahmen.

Darüber hinaus verändert die vorgeschlagene Verordnung nichts an der Flexibilität von PACT. Das Programm muß weiterhin lediglich für die Fixkosten und bestimmte variable Kosten, mit Ausnahme von Gehältern, Energieverbrauch oder finanziellen Verlusten aufkommen. Die Dauer der finanziellen Unterstützung ist beschränkt: Jedes Projekt muß bestimmte Leistungsziele erreichen und spätestens nach dieser Frist genügend wettbewerbsfähig sein, um zu verhindern, langfristig nicht rentable Projekte mit Gewalt durchzuschleppen.

- 21. Ein Projekt kann zwar Erkenntnisse über erforderliche Änderungen des Netzes erbringen, Aufbau und Gestaltung des Netzes sind jedoch eine Frage der Infrastrukturpolitik (transeuropäische Netze). Für sie sind andere Haushaltsmittel vorgesehen. Daher sind der Bau und Ausbau von Infrastrukturen vom PACT-Programm ausgenommen⁽⁷⁾. Das gilt auch für Forschungsarbeiten, die im Rahmen eines spezifischen Programms der Gemeinschaft für den Verkehr⁽⁸⁾ durchgeführt werden und die umfassender sind als die PACT-Aktionen.
- 22. PACT zielt als Alternative zum alleinigen Straßenverkehr auf wettbewerbsfähige KV-Dienste ab, die hochwertig und langfristig auch preislich konkurrenzfähig sind. Das bisherige PACT war auf den Binnenverkehr ausgelegt (Schiene/Straßen/Binnenschifffahrt). Der Seeverkehr fand nur dann Berücksichtigung, wenn für eine Region der Gemeinschaft der Seeweg den einzigen Zugang zum Gebiet der Gemeinschaft darstellt. Im Interesse der Intermodalität bezieht die neue Verordnung die Küstenschifffahrt in die Gruppen förderwürdiger Aktionen ein, allerdings unter der Bedingung, daß sie dem Ziel von PACT, nämlich der Schaffung von Alternativen zur Straße dient.
- 23. Das vorige PACT operierte mit jährlichen Haushalten von ECU 2 - 5 Millionen. Es wird vorgeschlagen, dieses Budget aus folgenden Gründen anzuheben:
 - Neuerlich kommen Anträge für die PACT-Finanzierung verstärkt von nicht herkömmlichen Gesellschaften, d. h. von Betreibern, die neu auf dem KV-Verkehrsmarkt auftreten, ja sogar von Gesellschaften, die im Hinblick auf den neuen Bedarf gegründet wurden. Natürlich wird sich dieser Trend in den kommenden drei Jahren noch verstärken. Dies ist im Zusammenhang mit dem durch die

⁽⁷⁾ Der Bau und Ausbau von Infrastrukturen fällt unter die Verordnung (EG) des Rates Nr. 2236/95 vom 18. September 1995, ABl. Nr. L 228 vom 23.9.1995, S.1.

⁽⁸⁾ Entscheidung 94/914/EG des Rates vom 15. Dezember 1994 zur Annahme eines spezifischen Programms für Forschung und technologische Entwicklung, einschließlich Demonstration, im Bereich des Verkehrs (1994-1998). ABl. Nr. L 361 vom 31.12.1994.

Richtlinie 91/440/EWG ermöglichen Zugang zum Schienennetz zu sehen. Eine der Auswirkungen wird allerdings sein, daß das für das neue PACT-Programm vorgesehene Budget erheblich aufgestockt werden muß.

- Darüber hinaus steigt aufgrund der Überalterung eines großen Teils des intermodalen Fuhrparks und der zunehmenden Zurückhaltung der nationalen Eisenbahngesellschaften bei Anlageninvestitionen der Bedarf der intermodalen Verkehrsbetreiber an Sonderwagen, um einer möglichen Verkehrszunahme gewachsen zu sein. Die Budgeterhöhung dürfte auch die Einführung neuer Techniken für das rollende Material und für das Umladen auf dem Markt begünstigen, die im Vierten FTE-Rahmenprogramm, insbesondere im spezifischen Programm der Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration im Verkehrsbereich⁽⁹⁾, entwickelt werden.
24. Wie bereits die bisherige PACT-Initiative bewilligt das neue Programm Projekte außerhalb des Gebiets der Gemeinschaft, einschließlich Projekte privater Gesellschaften, die nicht in der Gemeinschaft ansässig sind, sofern auf der betreffenden Achse erhebliche Verkehrsströme in Richtung der Gemeinschaft unterwegs sind oder dort ihren Ursprung haben und die begünstigte Gesellschaft ausreichende Garantien hinsichtlich ihrer Vertrauenswürdigkeit und ihrer Finanzkraft vorweisen kann.
25. Was die Kontrolle anbelangt, behält die vorgeschlagene Verordnung die Hauptmodalitäten der bisherigen Regelung bei; sie fügt aber eine Anzahl von weiteren Sicherungen hinzu. Grundsätzlich soll der Zugang zum Programm (das für alle Betreiber, auch für KMU, zur Verfügung stehen soll) ermöglicht werden, und gleichzeitig werden strenge Durchführungskontrollen eingeführt. Das Bewerbungsverfahren wurde weitgehend vereinfacht, und gleichzeitig werden im Bereich der Werbung für das Programm und der Transparenz erhebliche Anstrengungen unternommen und noch weiter verstärkt. Wenn ein Projekt allerdings ins Werk gesetzt wurde, kontrolliert die Kommission mindestens alle 6 Monate die Arbeitsfortschritte und erstattet die Kosten nur gegen den Nachweis der ausgeführten Arbeiten. Schließlich sieht der Vorschlag eine Auslauffrist für das Programm vor, um nicht eine ständige Unterstützungsregelung zu schaffen. Das allgemeine Ziel dieser Aktion ist es, einen Beitrag zur erhöhten Nutzung des kombinierten Verkehr zu leisten. Nach der fünfjährigen Geltungszeit der Verordnung wird zu beurteilen sein, ob das Programm dieses Ziel erreicht hat.

C. ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN

26. Die EG-Politik für den intermodalen Verkehr zielt unter anderem darauf ab, die zur Zeit geltenden wirtschaftlichen Nachteile des kombinierten Verkehrs, die auf die mangelnde Berechnung der sozialen Kosten im Preis der Beförderung zurückzuführen sind, im Rahmen der langwierigen Umstellung auf die Berücksichtigung der tatsächlichen Kosten des Verkehrs auszugleichen. Die Maßnahmen im Rahmen des in diesem Dokument vorgeschlagenen PACT-Programms gehören zu den zahlreichen möglichen Instrumenten. Daneben könnten auch auf der Ebene der Mitgliedstaaten entsprechende Anreize

⁽⁹⁾ Entscheidung 94/914/EG des Rates vom 15. Dezember 1994 zur Annahme eines spezifischen Programms für Forschung und technologische Entwicklung, einschließlich Demonstration, im Bereich des Verkehrs (1994-1998). ABl. Nr. L 361 vom 31.12.1994.

geschaffen werden. Die Kommission hat eine allgemeine Überprüfung der Grundsätze und Leitlinien für die staatlichen Beihilfen für den Verkehr in Angriff genommen. Sie macht sich insbesondere Gedanken über mögliche Aktionen zugunsten des kombinierten Verkehrs.

27. Eine erste Überlegung betrifft die Frage, ob es gerechtfertigt wäre, die Finanzierung von Schienen- oder KV-Verkehrsinfrastrukturen als staatliche Beihilfen zu betrachten. In Anbetracht des Grundsatzes des freien Zugangs zum Schienennetz, der in der Richtlinie 91/440/EWG⁽¹⁰⁾ niedergelegt ist, sollte diese Frage geprüft werden. Auch was die intermodalen Terminals betrifft, ist dies in Erwägung zu ziehen, wenn sie Eigentum eines öffentlichen Unternehmens sind, unter dem Vorbehalt, daß der Grundsatz der Zugangsfreiheit auch für sie gilt.
28. Ein anderer Aspekt, der im Zusammenhang mit den staatlichen Beihilfen bedacht werden sollte, sind die Kosten des Zugangs zur Schieneninfrastruktur. Analog zu dem, was hier vorgeschlagen wird, wird die Gewährung von staatlichen Beihilfen für die Gebühren bei der Benutzung der Schieneninfrastruktur im Hinblick auf einen Ausgleich der Nachteile geprüft, die der Eisenbahnverkehr (also auch der kombinierte Verkehr Schiene/Straße) aufgrund der unzureichenden Anrechnung der sozialen Kosten im Straßenverkehr zu tragen hat. Das trifft aber nur dann zu, wenn die Beihilfe den genauen Betrag zum Ausgleich dieses Nachteils nicht übersteigt.
29. Schließlich ist es auch an der Zeit, sich mit dem Problem der Querung von Gebirgen zu befassen. Die Schienenstrecken, die aufgrund der geologischen Gegebenheiten teurer sind, können bei den aktuellen Kosten des Straßenverkehrs keine echte Konkurrenz zu den Straßenachsen durch die Alpen und die Pyrenäen sein, die oft durch ökologisch gefährdete Gebiete führen. In diesem spezifischen Fall könnte es aufgrund der ernststen ökologischen und sicherheitsrelevanten Sachzwänge erforderlich werden, diese Verkehrsträger stärker zu fördern. Hier stellt sich die Frage der Staatsbeihilfe zum Tragen der Betriebskosten in diesen Extremfällen. Dies mag in bestimmten Fällen zu einer Änderung der gemeinschaftlichen Beihilferegelung im Transportbereich führen.
30. Auch in einem anderen Bereich könnten sich staatliche Beihilfen und Gemeinschaftsunterstützung als notwendig erweisen: bei den Investitionen in die Geräte für den kombinierten Verkehr. Die speziellen intermodalen Geräte (Container, Wechselbehälter, Plattformen, Decksattelanhänger) sind nämlich im Fall von Problemen im Straßenverkehr nur mit einem extrem hohen Kostenaufwand einsetzbar, und viele Unternehmen können es sich einfach nicht leisten, dieses Risiko einzugehen. Eine Änderung der Besteuerung dieser Geräte wird derzeit geprüft.
31. Darüber hinaus müssen die Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen ausgebaut werden. Das PACT-Programm hat nämlich gezeigt, daß die neuen Techniken finanziell unterstützt werden müssen, wenn sie auch auf den kombinierten Verkehr zugeschnitten sein sollen, da die Unternehmen des Sektors mit Ausnahme der großen Schienennetze weder groß genug sind noch die nötigen Mittel haben, um diese Arbeiten selbst durchzuführen. Neben dem bereits in Punkt 23 erwähnten Vierten Rahmenprogramm hat die Kommission im Bereich der Forschung Arbeitsgruppen "Forschung und Industrie" (Task Forces)

⁽¹⁰⁾ Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991.

eingesetzt. Eine dieser Task Forces befaßt sich mit der Intermodalität im Verkehr (SEK(95)1824). Sie schlägt vor, bestimmte Forschungsarbeiten in diesem Bereich zu intensivieren (KOM(96)12), und plant - wie in ihrem Aktionsprogramm "Die Gemeinsame Verkehrspolitik"⁽¹¹⁾ angekündigt - eine Mitteilung über Umweltfragen im Güterverkehr auf der Straße. Diese Bemühungen müssen fortgesetzt werden. Das hier vorgeschlagene neue PACT-Programm nutzt die Synergien mit sämtlichen Aktionen, denn mit ihm kann die Wirkung dieser Programme mit frischen Finanzmitteln verstärkt werden, indem das spätere Inverkehrbringen und der kommerzielle Rentabilitätstest unterstützt werden.

32. Schließlich sollte man über die Union hinausblicken. Die Öffnung des Eisernen Vorhangs hat die Verkehrsströme verändert, aber auch zu Verkehrsströmen in östliche Richtung geführt, durch die die Netze Mittel- und Osteuropas allmählich ausgelastet sind. Jetzt, da alternative Beförderungsmittel dringend notwendig sind, treten in den mittel- und osteuropäischen Ländern zunehmend Schwierigkeiten auf: es sind so gut wie keine intermodalen Geräte (sowohl für das Umladen als auch für den Transport) vorhanden, und es stehen kaum Finanzmittel für Investitionen zur Verfügung; der Markt des Straßenverkehrs ist zersplittert; die Schienenstrukturen sind noch schwerfällig und nicht ausreichend effizient. Die Entwicklung von intermodalen Achsen ist eine erste Antwort. Die Einrichtung von Infrastrukturen muß jedoch von Maßnahmen zur Förderung ihrer Benutzung begleitet sein. In diesem Sinne zeigt PACT in der Europäischen Union, was möglich ist. Das jetzige PACT-Programm hat schon Aktionen auf Routen von der Gemeinschaft nach Osteuropa gefördert (vgl. oben, Punkt 12), und die hier vorgeschlagene Verordnung sieht diese Möglichkeit ebenfalls vor. Darüber hinaus erforscht die Kommission die Möglichkeit der Förderung des kombinierten Verkehrs in Zentral- und Osteuropa (z.B. Ost-Ost-Relationen) und die geeigneten Instrumente für solche Aktionen. Die Kommission wird darüber berichten, welche Maßnahmen in den Ländern Zentral- und Osteuropas notwendig sind, und wie eine Förderung am kostenwirksamsten gestaltet werden kann. Wenn angemessen, wird die Kommission bis Ende des Jahres 1996 entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Um eine auf Dauer tragbare Mobilität zu gewährleisten und wirksame Verkehrssysteme einzuführen, muß die Union jetzt besonders die Intermodalität im Gütertransport fördern. Die Wahl des Verkehrsträgers muß dem Benutzer überlassen bleiben. Ausschlaggebend ist, daß man weiterhin den Betreibern Gehör schenkt und ihnen die nötigen Mittel an die Hand gibt, damit sie sich für den kombinierten Verkehr entscheiden, indem rechtliche, aber auch wirtschaftliche Hindernisse für die umweltfreundlichsten Verkehrsträger aus dem Weg geräumt werden. Der Erfolg einer solchen immer notwendiger werdenden Politik wird von der Fähigkeit der Union abhängen, die Wirtschaftsteilnehmer bei dieser Entwicklung zu überzeugen und zu unterstützen und ein umfassendes und kohärentes Aktionsprogramm für die Intermodalität zu entwickeln, das auch unsere Nachbarn mit einbezieht.

⁽¹¹⁾ KOM(95)302

**Vorschlag für eine
VERORDNUNG (EG) DES RATES**

**über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen
für Aktionen zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs**

Begründung

Allgemeines Ziel des Vorschlags

1. Ziel des Vorschlags ist die Verlängerung und der Ausbau der bestehenden Finanzhilferegelung für Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs (PACT)⁽¹⁾. PACT wurde 1992 für fünf Jahre als versuchsweise ins Leben gerufen. Nach einer Laufzeit von vier Jahren sollen die Pilotaktionen in ein Programm mit einer Laufzeit von fünf Jahren ab 1997 übergehen. Der Vorschlag sieht eine Erhöhung der Finanzausstattung vor. Das Programm wird damit in vollem Umfang in Funktion treten.
2. In der Entschließung vom 30. Oktober 1990⁽²⁾ über den Aufbau eines europäischen Netzes für den kombinierten Verkehr hat der Rat bekräftigt, daß die Verkehrsressourcen der Gemeinschaft unter Berücksichtigung der Umweltschutzanforderungen so gut wie möglich verwaltet werden müssen und daß diese optimale Verwaltung eine Förderung des kombinierten Verkehrs beinhaltet.
Inzwischen räumt man ein, daß die Transportpreise in den verschiedenen Beförderungsarten die sozialen Kosten des einzelnen Transportvorgangs in bezug auf Umweltschutz, die Sicherheit der Benutzer und Dritter und der Entlastung des Verkehrssystems nicht voll widerspiegeln.

Diese Situation benachteiligt den kombinierten Verkehr ernsthaft und es ist daher notwendig, eine Politik zum Ausgleich der wirtschaftlichen Nachteile des KV durch Verbesserung seiner Leistungen, insbesondere bei der Organisation und Logistik, umzusetzen.
3. Vor diesem Hintergrund hat die Kommission 1992 das PACT-Programm ins Leben gerufen. Dieser Vorschlag greift die Zielsetzungen der laufenden Pilotaktionen erneut auf. Er sieht allerdings eine Ausweitung des geographischen Anwendungsgebiets auf den Seeverkehr vor. Außerdem wird eine leichte Änderung der Bestimmungen über Fördermittel vorgeschlagen: aufgrund der Erfahrungen der letzten vier Jahre wird die Möglichkeit der 100-prozentigen Finanzierung von Vorstudien abgeschafft, konkrete Machbarkeitsstudien können bis zu 50 Prozent finanziert werden, und die Bemessungsgrundlage für die innovatorischen Maßnahmen zu 30% wird genauer festgelegt. Der Vorschlag verbessert jedoch die Verfahren zur Auswahl und Kontrolle der Projekte und sieht ein verbessertes Rahmenwerk für die Auswertung vor.
4. Schließlich ist zu unterstreichen, daß die Entwicklung des kombinierten Verkehrs dazu führen soll, daß der tatsächliche oder potentielle Verkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, insbesondere die Schiene und Wasserwege, verlagert wird. Das Programm kann auch dazu beitragen, die verkehrsbedingten Umweltschäden in bezug auf den Verbrauch von natürlichen Ressourcen, die Luft-Wasser- und Bodenbelastung sowie die Gesundheit und Sicherheit der Menschen abzubauen. Das Programm

⁽¹⁾ PACT: Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Beschluß 93/45/EWG der Kommission vom 22. Dezember 1992 über die Gewährung von Finanzhilfen für Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs. ABl. Nr. L 16 vom 25. 1.1993, S. 55.

⁽²⁾ Vermerk des Generalsekretariats des Rates Nr. 9832/90 vom 12. November 1990.

dient schließlich auch einer nachhaltigen Regionalentwicklung durch die Integration von peripheren Gebieten mittels der Förderung des kombinierten Verkehrs.

5. Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen der Gemeinschaft können anhand von vier grundsätzlichen Fragen daraufhin untersucht werden, ob das Subsidiaritätsprinzip beachtet wird.

a) Wie sind die Ziele des Programms im Zusammenhang mit den Pflichten der Gemeinschaft zu sehen?

Die Union ist verpflichtet, ein effizientes und den Mobilitätsbedürfnissen der Benutzer entsprechendes Gütertransportsystem einzuführen und zu gewährleisten. Der kombinierte Verkehr ist ein Kernstück dieser Regelung, da er eine bessere Nutzung unserer Verkehrsressourcen erlaubt. Seine Entwicklung wird jedoch durch die oben genannten Gründe gehindert. Diese Hemmnisse lassen sich kurzfristig nur durch Finanzhilfen aus dem Weg räumen.

Eine solche Regelung wurde von der Kommission 1992 versuchsweise eingeführt. Das geplante Programm hat zum Ziel, dieses Instrument zu einem verlässlicheren Werkzeug zu machen, indem Änderungen eingebracht werden, die im Hinblick auf die Erfahrungen der letzten vier Jahre erforderlich erscheinen.

b) Fällt dieser Vorschlag in den ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft oder eher in den Bereich der gemeinsamen Zuständigkeit der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten?

Das Programm betrifft die Entwicklung des kombinierten Verkehrs auf europäischer Ebene und sieht in erster Linie internationale Verkehrsachsen vor. Die gemeinschaftsweite Dimension scheint insofern am angemessensten. Daher stützt sich dieser Vorschlag auf Artikel 75 des Vertrags und fällt in den ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft.

c) Welche Handlungsinstrumente stehen der Gemeinschaft zur Verfügung?

Die Gemeinschaft verfügt bereits über Instrumente zur Finanzierung von Infrastruktureinrichtungen (transeuropäische Netze) (Ratsverordnung 2236/95) und Mechanismen zur Unterstützung der Forschung (Ratsentscheidung 94/914 EG). Die hier vorgeschlagene Regelung kommt zu diesen hinzu. Sie schließt Infrastrukturmaßnahmen aus, kann aber vorrangig Achsen des transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr betreffen. Sie kommt nicht bei Forschungsprojekten, sondern in der darauffolgenden Phase, also bei der erstmaligen kommerziellen Nutzung von bereits getesteten Technologien, insbesondere im Rahmen der Gemeinschaftsmaßnahmen zur Forschung und technologischen Entwicklung des vierten Rahmenprogramms (1994-1998)⁽³⁾, zur Anwendung. Die vorgeschlagene Regelung ist also

(3) Vor allem im Rahmen der Task Force für Intermodalität im Verkehr bzw. des spezifischen Programms für Forschung und technologische Entwicklung, einschließlich Demonstration, im Bereich des Verkehrs (1994-1998), das mit der Entscheidung 94/914/EG des Rates vom 15. Dezember 1994, ABl. Nr. L 361 vom 31.12.1994, eingeführt wurde, und im Rahmen der Task Force im Bereich Forschung und Industrie "Intermodalität und Interoperabilität im Verkehr (SEK(95)1824).

eine Ergänzung, durch die Synergien mit den bestehenden Gemeinschaftsinstrumenten geschaffen werden können.

d) Ist eine Verordnung erforderlich oder reicht eine Richtlinie aus?

Bei Finanzhilfen der Gemeinschaft ist die Form der Verordnung die beste Lösung, wenn diese Finanzhilfen allein von der Kommission verwaltet werden.

Inhalt der einzelnen Artikel

1. Artikel 1 legt die allgemeinen und spezifischen Ziele der von der Verordnung finanzierten Aktionen nieder.
2. Artikel 2 enthält die Definitionen der in der Verordnung verwendeten Begriffe und legt den Anwendungsbereich fest. Wenn ein gemeinschaftliches Interesse nachgewiesen werden kann, können auch Projekte berücksichtigt werden, die außerhalb des Gebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden.
3. In Artikel 3 sind die Bedingungen für Vorschläge festgelegt, die für Förderung in Frage kommen. Die Vorschläge müssen darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs sowohl in bezug auf Preis und Qualität gegenüber der Straße zu verbessern; sie müssen die Nutzung von fortgeschrittener Technologie entwickeln wollen; oder sie müssen zum Ziel haben, den Zugang für Unternehmen unabhängig von ihrer Größe zum kombinierten Verkehr zu verbessern.

Die Vorschläge können nur dann berücksichtigt werden, wenn die Staaten, auf deren Hoheitsgebiet die Aktion durchgeführt wird, dies genehmigen.

4. Artikel 4 enthält Regeln über die Ausmaß der Förderung. Die Mittel können Durchführbarkeitsstudien für eine Achse und innovatorischen Maßnahmen, d.h. gezielte Investitionen und bestimmte variable Kosten mit Ausnahme von Personal- oder Energiekosten und Ausgleich von finanziellen Verlusten. Investitionen in Material des kombinierten Verkehrs, für Zugang zu Bahn- und Binnenschiffsinfrastrukturen, für die kommerzielle Anwendung von Techniken oder Material, welche zuvor getestet und zugelassen wurden, und auch Projekte, die sich auf Logistik, Schulung und Information über das Programm beziehen, sind von der Verordnung gedeckt.

In Artikel 4 ist auch der Höchstprozentsatz des Gemeinschaftszuschusses festgelegt. Es ist den Mitgliedstaaten weiterhin erlaubt, soweit sie Gemeinschaftsrecht, und insbesondere Artikel 77, 92, 93 und die entsprechenden Anwendungsvorschriften⁽⁴⁾ beachten, im Rahmen dieses Gemeinschaftsprogramms bereits bezuschußte Maßnahmen finanziell zu unterstützen.

5. In Artikel 5 ist das Verfahren zur Einreichung von Anträgen festgelegt. Es beruht auf drei Grundsätzen:

⁽⁴⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. ABl. Nr. L 130 vom 15.6.1970.

- Erleichterung des Zugangs zum Programm, um insbesondere kleine und mittlere Unternehmen erreichen zu können;
 - Gewährleistung der Gleichbehandlung der Bewerbungsunterlagen, indem Inhalt und Form genau festgelegt werden;
 - Bereitstellung von genügend Information für die Kommission, um nur solche Projekte auszuwählen, die zur Erreichung der Ziele des PACT-Programms beitragen.
6. Artikel 6 legt das Verfahren und die Auswahlkriterien für die Bereitstellung finanzieller Unterstützung fest.
 7. Artikel 7 befaßt sich mit dem Verfahren der Beschlußfassung. Dazu wird gemäß Artikel 2 Verfahren II Variante a des Ratsbeschlusses vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽⁵⁾ ein beratender Ausschuß aus nationalen Sachverständigen gebildet.
 8. Artikel 8 enthält die Finanzbestimmungen.
 9. In Artikel 9 sind die Bestimmungen über die finanzielle Kontrolle der Aktionen festgelegt.
 10. Artikel 10 behandelt die Verlaufskontrolle und die Auswertung der Projekte.
 11. Artikel 11 verpflichtet die Kommission, zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung einen Bericht über die Ergebnisse des Programms zu verfassen, der dem Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie dem Ausschuß der Regionen zu unterbreiten ist. Der Artikel legt auch fest, daß das Programm nach den Auswertungsprinzipien der Kommission ausgewertet werden soll.
 12. Artikel 12 verpflichtet die Begünstigten des Programms, die Öffentlichkeit bestmöglich über die Maßnahmen der Gemeinschaft zu informieren.
 13. Artikel 13 legt den Zeitpunkt des Auslaufens des Programms auf den 31. Dezember 2001 fest.
 14. Artikel 14 betrifft den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung.

⁽⁵⁾ Beschluß 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987. ABl. Nr. L 197 vom 18.7.1987.

Vorschlag für eine
VERORDNUNG (EG) DES RATES

**über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für Aktionen
zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrages, in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die gegenwärtige Lage und die voraussichtliche Entwicklung des Verkehrs in der Gemeinschaft machen es erforderlich, die Verkehrsressourcen der Gemeinschaft so gut wie möglich zu verwalten und dabei die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen; dazu gehört, wie der Rat in seiner Entschließung vom 30. Oktober 1990 über den Aufbau eines europäischen Netzes für den kombinierten Verkehr bekräftigt hat, die Förderung des kombinierten Verkehrs.

Es ist angebracht, den Aufbau eines Netzes für den kombinierten Verkehr durch Gemeinschaftsaktionen in bezug auf die Organisation der Transportketten des kombinierten Verkehrs zu vervollständigen.

Die Kommission hatte aufgrund der genannten Entschließung des Rates vom 30. Oktober 1990 mit der Entscheidung 93/45/EWG⁽⁴⁾ für fünf Jahre versuchsweise eine Regelung zur Gewährung von Finanzhilfen für Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs ins Leben gerufen. Diese Regelung läuft am 31. Dezember 1996 aus;

Der Nutzen einer gemeinsamen Aktion in diesem Bereich wurde also nachgewiesen, und es ist angebracht, diese Pilotaktionen zu einer stabilen Regelung - einem Aktionsrahmen für den kombinierten Güterverkehr von europäischem Interesse - auszubauen, bei dem die seit 1992 gesammelten Erfahrungen verwertet werden.

(1)

(2)

(3)

(4) ABl. Nr. L 16 vom 25.1.1993, S. 55.

Die Aktionen zielen darauf ab, die Vorteile des kombinierten Verkehrs für die Allgemeinheit im Hinblick auf die Entlastung der Straßen, eine größere Sicherheit und insbesondere den Umweltschutz berücksichtigt und dadurch eine nachhaltige regionale Entwicklung Europas zu fördern.

Letztendliches Ziel der Aktionen ist es, zum Aufbau eines effizienten europäischen Verkehrsnetzes beizutragen, indem Alternativen zum Straßenverkehr auf langen Strecken gefördert werden, die für den Markt akzeptabel sind; die im Rahmen dieser Verordnung geförderten Aktionen dürfen somit nicht zu einer erneuten Zunahme des Straßenverkehrs führen.

Diese Aktionen betreffen den kombinierten Verkehr der Gemeinschaft auch außerhalb des Gebiets der Gemeinschaft; daher muß es möglich sein, auch die Achsen zu berücksichtigen, die teilweise außerhalb dieses Gebiets liegen, wenn das Gemeinschaftsinteresse an diesem Verkehr nachgewiesen ist.

Im Rahmen dieser Aktionen werden - unter Berücksichtigung des Prinzips der freien Wahl des Beförderungsmittels - Finanzhilfen gewährt, die Investitionen in Material des kombinierten Verkehrs, für Zugang zu Bahn- und Binnenschiffsinfrastrukturen, für die kommerzielle Anwendung von Techniken oder Material, welche zuvor getestet und zugelassen wurden, und auch Projekte, die sich auf Logistik, Schulung und Information über die Aktionen beziehen, betreffen.

Dazu gehören Studien, insbesondere Durchführbarkeitsstudien, oder finanzielle Beiträge zu innovatorischen Aktionen, durch die die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs verbessert werden soll, nicht jedoch die Finanzierung des Baus oder Ausbaus von Verkehrsinfrastrukturen oder Forschungsprojekten im Bereich der Technologie.

Die in dieser Verordnung vorgesehene Finanzhilfe entspricht nicht der der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze⁽⁵⁾ bzw. der Entscheidung 94/914/EG des Rates vom 15. Dezember 1994 zur Annahme eines spezifischen Programms für Forschung und technologische Entwicklung, einschließlich Demonstration, im Bereich des Verkehrs (1994-1998)⁽⁶⁾. Daher können Finanzhilfen für verschiedene Maßnahmen genehmigt werden, die die gleiche Pilotachse betreffen, da dadurch nützliche Synergien geschaffen werden können. Dieser Gemeinschaftszuschuß kann somit eine zusätzliche Hilfe für die Tätigkeiten der Gemeinschaft im Bereich der Forschung und der Einrichtung der transeuropäischen Netze sein.

Ferner scheint es angesichts des europäischen Interesses der ausgewählten Projekte und ihrer ständigen Kontrolle durch die Kommission gerechtfertigt, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, die Maßnahmen, auf die sich die Pilotaktionen beziehen, unter Beachtung der Artikel 77, 92 und 93 EG-Vertrag und der relevanten Durchführungsbestimmungen finanziell zu unterstützen.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 228 vom 23. 9.1995, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 361 vom 31.12.1994, S. 56.

Solche Finanzhilfen sollten zeitlich begrenzt sein und eine entscheidende Unterstützung darstellen, die geeignet ist, die Betreiber zur Einrichtung solcher Dienste zu veranlassen.

Die Anwendung dieser Verordnung sollte regelmäßig kontrolliert werden; die Kommission sollte dazu nach zwei Jahren nach ihrem Inkrafttreten das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie den Ausschuß der Regionen anhand eines Berichtes informieren.

Ziel der von dieser Verordnung abgedeckten Aktionen ist es, Projekte des kombinierten Verkehrs in der Anlaufphase zu fördern; daher sollte die Laufzeit solcher Aktionen begrenzt sein -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1: Ziele

Diese Verordnung legt die Bedingungen, Modalitäten und Verfahren für die Bereitstellung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für Projekte des kombinierten Verkehrs fest, die durch folgende Maßnahmen zu einer erhöhten Nutzung des kombinierten Verkehrs führen:

- a) die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs sowohl in bezug auf Preis als auch in bezug auf Servicequalität gegenüber der Straße; oder
- b) die Förderung der Nutzung von fortschrittlicher Technologie im kombinierten Verkehr; oder
- c) den verbesserten Zugang zum kombinierten Verkehr für Unternehmen, unabhängig von ihrer Größe.

Artikel 2: Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne der Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) intermodales Transportgerät: Container, Plattformen, Wechsellaufbauten oder Straßenfahrzeuge; der Begriff deckt jedoch nicht See- und Binnenschiffe.
- b) kombinierter Verkehr: der gesamte Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten, der mit ein und demselben intermodalen Transportgerät abgewickelt wird, ohne daß die Güter auf der gesamten Strecke von diesem Gerät abgeladen werden, unter Verwendung von mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern wie Straße, Schiene, Binnenschiffahrt und Seeverkehr, wobei die auf der Straße zurückgelegte Strecke so kurz wie möglich gehalten wird;
- c) Betreiber: jedes Unternehmen, das ganz oder teilweise mit eigenem oder gemieteten Gerät Beförderungsdienste durchführt, aber Traktionsleistungen von Eisenbahn-, See- oder Binnenschiffahrtsunternehmen übernehmen läßt.

2. Auf dem Gebiet der Gemeinschaft müssen die Aktionen vorrangig internationale Korridore des kombinierten Verkehrs betreffen, die von der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁷⁾ erfaßt werden. Der von einer oder mehreren Aktionen im Sinne dieser Verordnung betroffene Korridor wird als Pilotachse bezeichnet.

Diese Aktionen können darüber hinaus KV-Strecken außerhalb der Gemeinschaft betreffen, wenn dies aufgrund bedeutender Verkehrsströme in die oder aus der Gemeinschaft gerechtfertigt ist.

Artikel 3: In Betracht kommende Aktionen

1. Finanzhilfen der Gemeinschaft können für Aktionen auf bestehenden oder einzurichtenden Pilotachsen gewährt werden, die auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele ausgerichtet sind:
2. Jeglicher Antrag für eine Aktion muß erst von den Mitgliedstaaten genehmigt werden, auf deren Territorium die Route des kombinierten Verkehrs liegt, auf der die Aktion stattfindet.
3. Finanzhilfen der Gemeinschaft können ab dem 27. Juni 1997 nicht für Maßnahmen zur Übernahme der Kosten des Zugangs zur Schieneninfrastruktur oder der Traktionsleistung gewährt werden, wenn das betreffende Eisenbahnunternehmen nicht im Besitz einer Genehmigung im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 95/18/EG des Rates⁽⁸⁾ ist.
4. Finanzhilfen der Gemeinschaft dürfen nicht den Infrastrukturmanagern und Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates⁽⁹⁾, mit Ausnahme der in Artikel 10 Absatz 2 der genannten Richtlinie bezeichneten Eisenbahnunternehmen, für innovatorische Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a, b und c der vorliegenden Verordnung gewährt werden.

Artikel 4: Ausmaß der Finanzhilfe der Gemeinschaft

1. Finanzhilfe der Gemeinschaft kann gewährt werden für
 - a) Durchführbarkeitsstudien auf einer bestimmten Pilotachse;
 - b) innovatorische Maßnahmen, d. h. spezifische Investitionen und bestimmte variable Betriebskosten mit Ausnahme der Kosten für Personal, Energie und Verlustausgleich.
2. Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für die Machbarkeitsstudien ist auf 50% und für die innovatorischen Maßnahmen auf 30% begrenzt. Die innovatorischen Maßnahmen müssen in erster Linie folgendes betreffen:

⁽⁷⁾ ABl. Nr. L 228 vom 9. 9.1996, S. 1.

⁽⁸⁾ ABl. Nr. L 143 vom 27. 6.1995, S. 70.

⁽⁹⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24. 8.1991, S. 25.

- a) Investitionen in intermodales Transportgerät, vorausgesetzt, daß sich der bzw. die Begünstigten der Maßnahme verpflichtet/(n), diese Geräte mindestens fünf Jahre lang auf der betreffenden Achse einzusetzen;
 - b) Investitionen in Umschlagsgerät für alle Verkehrsträger;
 - c) Teilnahme an den Kosten des Zugangs zur Schienen- oder Binnenschiffahrtsinfrastruktur;
 - d) die kommerzielle Anwendung der Techniken, Technologien oder Geräte, die zuvor im Rahmen von europäischen Forschungsprogrammen auch im Bereich der Telematik getestet und für gut befunden wurden;
 - e) Maßnahmen der Logistik, der Personalausbildung und der Werbung für die von dieser Verordnung erfaßten Aktionen.
3. Die Mitgliedstaaten können unter Beachtung der Artikel 77, 92 und 93 EG-Vertrag und der Vorschriften über staatliche Beihilfen sowie öffentliche Auftragsvergabe den Begünstigten einer Gemeinschafts-finanzhilfe für die gleiche Maßnahme Beihilfen gewähren.

Artikel 5: Einreichung von Anträgen

- 1. Der Vorschlag für eine Aktion wird der Kommission durch einen Mitgliedstaat oder einen Drittstaat bzw. durch ein privates oder öffentliches Unternehmen aus der Gemeinschaft oder von außerhalb der Gemeinschaft vorgelegt. Vorschläge können auch von mehreren Staaten oder Unternehmen gemeinsam vorgelegt werden.
- 2. Der Vorschlag sollte das Projekt unter Berücksichtigung der folgenden Elemente beschreiben:
 - a) Projekttyp
 - Innovative Maßnahme
 - Durchführbarkeitsstudie (einschl. Ziel, Methode und Kosten der Studie)
 - b) Beschreibung des Projekts
 - beteiligte Verkehrsträger und Betreiber
 - Grund für das Projekt (Kundenwünsche, Stau, Marktpotential, Abgelegenheit der Region usw.)
 - Innovative Merkmale im Vergleich mit bestehender Situation
 - Intensität und Kooperationstyp
 - Laufzeit des Projekts
 - Notwendigkeit der Unterstützung (andere gegebene oder erwartete Unterstützung, eigene finanzielle Mittel des Antragstellers)
 - Betrag der beantragten Unterstützung in ECU
 - c) Route/Achse des Projekts
 - Wichtigkeit der Achse für die Wirtschaft der Gemeinschaft (Verkehrsaufkommen per Verkehrsträger; weiteres Potential)

- Wichtigkeit der Achse im Rahmen der Verkehrspolitik der Gemeinschaft (Einschluß der Pilotroute im Netz des kombinierten Verkehrs der Gemeinschaft; Gewicht der Pilotroute im Lichte der größeren multimodalen Transportkorridore von Drittstaaten)
- Marktgegebenheiten einschließlich existierende Dienste oder Technologien, auch unter Berücksichtigung anderer Verkehrsträger

d) Typ der Finanzhilfe der Gemeinschaft nach Artikel 4 Absatz 2.

3. In ihrem Antrag definieren die Antragsteller ihre Projektziele und die Mittel, um diese Ziele zu erreichen. Der Antrag sollte alle notwendigen Elemente enthalten, um der Kommission die Auswahl der Anträge nach Artikel 6 Absätze 1 bis 4 zu ermöglichen.
4. Um jeden Antrag für eine Aktion bewerten zu können, muß diesem neben den in den Absätzen 2 und 3 aufgeführten Angaben folgendes beigelegt werden:
 - a) ein Absichtsschreiben der Antragsteller mit einer Zusage, daß sie das Projekt bei einer Gewährung der Finanzhilfe in die Wege leiten,
 - b) ein Finanzbogen, der genaue Einzelheiten zu den Maßnahmen unter Angabe der Kosten in Ecu sowie alle weiteren vorgesehenen Finanzhilfen für das gesamte Projekt enthält,
 - c) ein Anhang, in dem die Projektpartner vorgestellt werden und ihr rechtlicher Status sowie ihre finanzielle Leistungsfähigkeit angegeben sind.
5. Bei Eingang des Antrags überprüft die Kommission umgehend die Förderwürdigkeit im Sinne der Artikel 2, 3 und 4.

Artikel 6: Auswahl der Projekte - Gewährung der Finanzhilfe

1. Die Entscheidungen über die Gewährung einer Finanzhilfe der Gemeinschaft nach dieser Verordnung werden nach dem Verfahren des Artikels 7 getroffen. Die Entscheidungen basieren auf einem Auswahlverfahren, in welchem bestimmt wird, ob das Projekt zu einer erhöhten Nutzung des kombinierten Verkehrs führt.
2. Die Kommission bewertet, ob das Projekt aller Wahrscheinlichkeit nach seine Ziele nach Artikel 5 Absatz 3 und die allgemeinen und spezifischen Ziele nach Artikel 1 erreicht. Um zu dieser Entscheidung zu gelangen, wird die Kommission vorrangig die in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels genannten Kriterien in Betracht ziehen.
3. Bei der Bewertung, ob das Projekt aller Wahrscheinlichkeit seine Ziele erreicht, werden die folgenden Elemente vorrangig in Betracht gezogen und mit den Schätzungen des Antragstellers verglichen:
 - a. Kundenpotential für den kombinierten Verkehr;
 - b. Preis und Dienstleistungsqualität (Zugang, Verlässlichkeit, Zeitgewinn) im Vergleich mit Straßen- und anderen Transportdiensten (zur Zeit der Antragsstellung und nach Durchführung des Projekts);

- c. vorhergesagte Einnahmen;
 - d. Kostenfaktoren (einschließlich Elementen zur Bewertung der Grenzkosten beim Zugang zur Infrastruktur, insbesondere Eisenbahn, für den von der Aktion betroffenen Dienst, und jegliche weitere Information, die ein Urteil darüber ermöglicht, ob Hilfe in bezug auf Infrastrukturkosten gerechtfertigt erscheint);
 - e. Zeitplan für Erreichen der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit.
4. Bei der Entscheidung, ob das Projekt aller Wahrscheinlichkeit nach die Transportpolitikziele der Gemeinschaft erreicht, werden die folgenden Elemente vorrangig in Betracht gezogen:
- a. Vorhersage für Verkehrsverlagerung (in Prozent des Gesamtverkehrs auf der Route/Achse);
 - b. Auswirkungen auf andere Verkehrsdienste im relevanten Markt und auf potentielle neue Markteintritte;
 - c. Bedeutung der Projektergebnisse für andere Projekte/Routen/Marktteilnehmer;
 - d. Vorteile für die Umwelt und Sicherheit im Vergleich mit dem geltenden Angebot.
5. Die Kommission stellt auch sicher, daß der Projektantrag mit den anderen in dieser Verordnung genannten Bedingungen im Einklang steht, insbesondere:
- a. Genehmigung der Staaten, auf deren Territorium die Aktion stattfindet;
 - b. Ausschluß von Infrastrukturmaßnahmen;
 - c. Ausschluß von Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen;
 - d. Garantie, daß ab dem 27. Juni 1997 die Eisenbahnunternehmen, die am Projekt teilnehmen, eine Lizenz im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 95/18/EG halten.
6. Die Einzelheiten zur Bewertung und zur Kontrolle gemäß Artikel 10 sind in den Entscheidungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels enthalten.
7. Die Entscheidungen sind an die Begünstigten und die Mitgliedstaaten gerichtet, auf deren Staatsgebiet sich die KV-Route befindet.

Artikel 7: Ausschuß

Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 eingesetzten Ausschuß unterstützt, der sich in der dem Verkehrssektor entsprechenden Zusammensetzung trifft.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage

festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden diese Maßnahmen sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt.

Die Kommission kann die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben.

Der Rat kann innerhalb des in dem vorstehenden Absatz genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 8: Finanzbestimmungen

1. Finanzhilfen der Gemeinschaft können für die Kosten der Durchführung von Aktionen gewährt werden, die von den Begünstigten oder von einem mit der Durchführung beauftragten Dritten ausgeführt werden.
2. Für die vor Eingang des Antrags auf Finanzhilfe der Gemeinschaft bei der Kommission entstandenen Kosten kann keine Finanzhilfe der Gemeinschaft gezahlt werden.
3. Die Verbindlichkeiten und Zahlungen werden in Ecu berechnet und ausgezahlt.
4. Im allgemeinen wird die Zahlung in Form eines Vorschusses und einer Abschlagszahlung ausgezahlt. Die Abschlagszahlung erfolgt unmittelbar nach der Bewilligung des Antrags auf Gemeinschaftsfinanzhilfe. Die folgenden Zahlungen erfolgen auf der Grundlage der Zahlungsanträge unter Berücksichtigung der Fortschritte bei der Durchführung des Projekts.
5. Die Kommission legt die Abschlußzahlung nach Annahme eines Tätigkeitsberichts über die Studie bzw. über sonstige Maßnahmen fest, den der Begünstigte vorlegt und in dem alle tatsächlich entstandenen Kosten aufgeführt sind.

Artikel 9: Finanzkontrolle

1. Unbeschadet der von den Mitgliedstaaten aufgrund nationaler Rechts- und Verwaltungsvorschriften durchgeführten Kontrollen und unbeschadet des Artikels 188 a EG-Vertrag und jeder nach Artikel 209 Buchstabe c EG-Vertrag durchgeführten Kontrolle können Beamte oder Bedienstete der Kommission die finanzierten Pilotaktionen vor Ort, insbesondere durch Stichproben kontrollieren.
2. Wenn die Durchführung einer Aktion einen Teil - oder Gesamtbetrag - der bewilligten Finanzhilfe offensichtlich nicht rechtfertigt, führt die Kommission eine entsprechende Prüfung durch.

3. Aufgrund der in Absatz 2 vorgesehenen Prüfung kann die Kommission die Finanzhilfe für die betreffende Aktion kürzen, aussetzen oder beenden, wenn bei der Prüfung Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden, bzw. wenn eine der Bedingungen für die Gewährung der Finanzhilfe nicht erfüllt wurde, insbesondere bei einer wesentlichen Änderung, die die Art bzw. die Durchführungsbedingungen der Aktion berührt und für die die Genehmigung durch die Kommission nicht beantragt wurde.

Artikel 10: Kontrolle und Bewertung

1. Bei der Durchführung der Projekte und nach ihrem Abschluß nimmt die Kommission die Kontrolle des Projektverlaufs wahr. Dazu sollte sie auch, soweit notwendig, auf externe Expertise zurückgreifen. Der Zeitrahmen für die Kontrolle nach Abschluß des Projekts wird von der Kommission in ihrer Entscheidung gemäß Artikel 6 unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände bestimmt. Beim Abschluß eines Projekts und vor der endgültigen Zahlung führt die Kommission eine Bewertung des Projekts durch.
2. Bis zu ein Prozent des in dieser Verordnung vorgesehenen Budgets wird für unabhängige Kontrolle und Bewertung zurückgehalten.

Artikel 11 - Bericht

Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß und dem Ausschuß der Regionen einen Bericht über die nach ihrer Maßgabe durchgeführten Tätigkeiten vor. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der anderen Organe in ihrem Bericht so weit wie möglich Rechnung.

Die Anwendung dieser Verordnung wird in Übereinstimmung mit den Bewertungsrichtlinien der Kommission bewertet. Das Ergebnis dieser Bewertung soll spätestens bis zum 1. Oktober 2001 vorliegen.

Artikel 12 - Information der Öffentlichkeit

Die Begünstigten sorgen für eine angemessene Information der Öffentlichkeit über die Finanzhilfen, die im Rahmen dieser Verordnung gewährt werden, um die Rolle der Gemeinschaft bei der Durchführung der Projekte bekannt zu machen. Sie konsultieren die Kommission hinsichtlich entsprechender Initiativen.

Artikel 13 - Laufzeit

Die Finanzhilfen für den kombinierten Verkehr im Rahmen dieser Verordnung dürfen vom 1. Januar 1997 bis 31. Dezember 2001 gewährt werden. Spätestens am 31. Dezember 2001 entscheidet der Rat auf Vorschlag der Kommission gemäß den im Vertrag vorgesehenen Bedingungen, ob die Gemeinschaftsfinanzhilfe fortgesetzt werden soll.

Artikel 14: Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG ZUR MITTEILUNG

A. BESCHREIBUNG DES PACT 1992 - 1995

1. In vier Jahren konnten 65 Projekte auf 22 Achsen finanziert werden, davon 11 Schiene/Straße, 5 unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt und 6 unter Einbeziehung der Seeschifffahrt. 17 betrafen ausschließlich das Gebiet der Union (einschließlich Österreich, Schweden und Finnland) und 5 umfaßten Strecken außerhalb der Union durch die Schweiz oder mittel- und osteuropäische Länder (Polen, Tschechische Republik und Slowenien). Die für das Projekt Verantwortlichen waren Behörden (Ministerien, Eisenbahnunternehmen), halbstaatliche Stellen (autonome Binnenschifffahrts- und Seehäfen) und private Einrichtungen (Betreiber von kombinierten Verkehrsunternehmen, Handelskammern). 1995 wurden bei der Kommission 57 Projekte mit einem Finanzvolumen von fast 20 Mio. ECU beantragt, von denen nur 4,1 Mio. ECU in der Haushaltslinie für PACT und 0,4 Mio ECU in der Haushaltslinie für Aktionen im Bereich von Drittländern bewilligt werden konnten.

Verzeichnis der bereits finanzierten Pilotachsen (1992-1995)

Nr.	Jahr	Achse	Verkehrsträger	Art von PACT
1	1992	Nordeuropa - Italien - Griechenland via Brindisi/Patras	Schiene - Seeverkehr - Straße	Studien + Aktionen
2	1992	Deutschland - Frankreich - Spanien - Portugal via Port Bou/Cerbère	Schiene - Straße	Studien + Aktionen
3	1993	Frankreich (Le Havre) - Mitteleuropa	Schiene - Straße	Studien + Aktionen
4	1993	Skandinavien - Kontinentaleuropa	Schiene - Seeverkehr - Straße	Studien + Aktionen
5	1993	Niederlande - Österreich (Rotterdam - Wien)	Binnenschifffahrt - Straße	Aktionen
6	1993	Vereinigtes Königreich - Belgien - Deutschland - Italien	Seeverkehr - Schiene - Straße	Aktionen
7	1993	Vereinigtes Königreich (Glasgow - Folkestone) Kontinentaleuropa via Ärmelkanaltunnel	Schiene - Straße	Studien

8	1993	Deutschland - Polen (Hannover - Posen)	Schiene - Straße	Studien
9	1993	Irland - Vereinigtes Königreich - Kontinentaleuropa	Seeverkehr - Schiene - Straße	Studien
10	1993	Niederlande - Schweiz (Rotterdam - Basel)	Binnenschifffahrt - Straße	Studien
11	1994	Deutschland - Italien (München - Verona)	Schiene - Straße	Aktionen
12	1994	Niederlande - Frankreich (Rotterdam - Lille)	Binnenschifffahrt - Straße	Aktionen
13	1994	Belgien - Deutschland (Zeebrugge - Aachen)	Schiene - Straße	Aktionen
14	1994	Niederlande - Belgien (Rotterdam - Antwerpen)	Binnenschifffahrt - Straße	Aktionen
15	1994	Deutschland Frankreich - Spanien - Portugal via Irun (atlantische Achse)	Schiene - Straße	Studien + Aktionen
16	1994	Irland- Vereinigtes Königreich - Deutschland (Rostock - Dresden)	Seeverkehr - Schiene - Straße	Studien
17	1995	Deutschland- französisch-spanische Grenze (Koblenz - Perpignan)	Schiene - Straße	Studien + Aktionen
18	1995	Deutschland (Dresden) - Südosteuropa	Schiene - Straße	Aktionen
19	1995	Frankreich - Belgien (Lille - Antwerpen)	Binnenschifffahrt - Straße	Aktionen
20	1995	Finnland - Schweden (Hafen Turku)	Seeverkehr - Schiene - Straße	Aktionen

21	1995	Spanien - Vereinigtes Königreich via Ärmelkanaltunnel	Schiene - Straße	Aktionen
22	1995	Nordeuropa - Deutschland - Österreich - Slowenien (Ljubljana)	Schiene - Straße	Studien + Aktionen

2. Die Projekte für diese Achsen waren entsprechend den verschiedenen Situationen und Wünschen der Benutzer sehr unterschiedlich. So hatte die Qualität auf manchen Strecken einen besonderen Stellenwert, was dazu führte, daß in erster Linie Spitzentechniken im Bereich der Telematik gefördert wurden. Beispielsweise erprobt das französische Unternehmen CNC (Compagnie Nouvelle des Conteneurs) derzeit auf mehreren Tausend Ladeeinheiten (Container, Wechselaufbauten und Sattelanhänger) eine Plakette, die es ermöglicht, diese Sendungen zu orten. Die Terminals des Unternehmens auf der Strecke Le Havre - Mitteleuropa werden mit automatischen Lesegeräten für diese Plaketten ausgestattet. Dies ist in Europa bisher einzigartig, denn diese Technologie war bisher nur für Waggons und auf die Anforderungen der Eisenbahnunternehmen hin getestet worden, während dieses System nun von einer KV-Gesellschaft im Hinblick auf ihren eigenen Bedarf genutzt wird. Die Kommission hat für das Projekt eine Finanzhilfe in Höhe von 30% der erforderlichen Investitionen zur Verfügung gestellt, hat aber die Einhaltung der neuen Telematiknormen zur Auflage gemacht, um die Kohärenz mit den künftigen Entwicklungen des Systems zu gewährleisten und anderen Betreibern den Zugang zu diesen Techniken nicht zu verschließen. Im folgenden Verzeichnis sind einige der finanzierten Projekte aufgeführt.

Achse Deutschland/Benelux - Italien - Griechenland
via Mailand - Bari - Brindisi - Patras

3. Das Projekt wurde 1992 ins Leben gerufen und ist eine der beiden ersten PACT-Achsen. Die Projektpartner sind Uniontrasporti, die zur italienischen Handelskammer gehört, die Mitgliedsgesellschaften der UIRR (Internationale Vereinigung der Hucklepackgesellschaften), die italienische Staatsbahn (Ferrovie dello Stato), Assointerporti (Verband italienischer "Güterverkehrszentren") sowie Conibimare (italienische Transportgesellschaft), die nationale Technische Hochschule Athen (NTUA), die griechische Eisenbahngesellschaft und die griechischen Beratergesellschaften ADK Triton, Impetus und FORTH (regionale kretische Stiftung für Forschung und Technologie). 1994 haben sich die griechischen Reeder dem Projekt angeschlossen. Die deutsche Gesellschaft für den kombinierten Verkehr beteiligt sich indirekt über die UIRR an dem Projekt. Die Deutsche Bahn ist über die italienische Staatsbahn vertreten.

Die Partner haben sich dazu verpflichtet, einen neuen KV-Dienst Schiene/Straße/Seeverkehr einzurichten, durch den die Qualität des Dienstes verbessert wird. Mit dem Projekt konnte ein Pendelzug pro Tag in beide Richtungen zu einem Preis eingesetzt werden, der mit der Straße alleine konkurrieren kann. Das Projekt wurde 1992

mit einer Durchführbarkeitsstudie in die Wege geleitet. Aufgrund dieser Studie haben die Partner eine zweite sogenannte Versuchsphase für 1993-94 beschlossen, in der die Tauglichkeit des Projekts getestet wurde, indem mit einem geringen Investitionsaufwand ein Dienst von im Vergleich zu dem eigentlich vorgesehenen Projekt minderer Qualität initiiert wurde. Dabei wurden die vorhandenen Züge verwendet, ein kombiniertes Schiff (Fahrgäste/Fracht) zwischen Brindisi und Patras eingesetzt und "Pionierkunden" herangezogen. Der Dienst funktionierte ab März 1994 mit Gerät, das zur Begrenzung des Risikos für zwei Monate mit Verlängerungsmöglichkeit gemietet und nicht gekauft wurde. Die Fahrzeit zwischen Mailand und Brindisi betrug etwa 16 Stunden.

Die positiven Ergebnisse dieser Versuchsphase haben die Partner dazu veranlaßt, eine dritte leistungsstärkere Projektphase einzuleiten: Einrichtung einer direkten Zugverbindung zwischen Mailand und Brindisi, Änderung der Schiffsfahrpläne mit dem Ziel, eine reines Frachtschiff zwischen Brindisi und Patras einzusetzen, Investition in Umladegerät und Informatikausrüstung. Diese Phase begann 1995. Die Partner haben noch im gleichen Jahr auf einen Zug pro Tag umgestellt und planen einen weiteren Ausbau des Dienstes. Die Kommission hat die Durchführbarkeitsstudie zu 50% und die meisten Aktionen in der zweiten und dritten Phase des Projekts zu 30% finanziert. Eine Verlängerung der Achse nach Kreta mit einer Finanzierung durch die Kommission in Höhe von 50% wird derzeit ebenfalls geprüft.

Nordeuropa - Frankreich - Spanien - Portugal

4. Zunächst wurde die Achse Deutschland - Iberische Halbinsel über den Ostrand der Pyrenäen (Port Bou) in Angriff genommen. Die erste Phase wurde im Oktober 1993 beendet. Sie bestand in erster Linie aus Infrastrukturarbeiten. In Port Bou wurde ein neuer Portalkran aufgestellt. Dies brachte eine qualitative Verbesserung durch eine erhebliche Zeiteinsparung bei der Verladung zwischen den Zügen (die aufgrund des Übergangs von der französischen auf die spanische Spurweite nötig ist) und eine Erhöhung der Verladekapazität um 35% mit sich. Die Verwaltungsvorgänge auf den Bahnhöfen wurden durch die Einrichtung eines Datenverarbeitungssystems zur besseren Koordinierung des Verladens, Entladens und Transits ebenfalls verbessert. Das Projekt beinhaltet darüber hinaus den Kauf von Spezialwagen, die Einrichtung elektronischer Fakturierungs- und Reservierungssysteme sowie eine Reihe zusätzlicher Studien zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität auf der Achse.

In einer zweiten Phase wurden Investitionen zur Beseitigung der letzten Verkehrshindernisse auf der Achse getätigt und eine Studie zur Verknüpfung der verschiedenen Kommunikationssysteme zwischen den vier KV-Betreiber auf der Achse begonnen, um den Informationsfluß zwischen den Betreibern und die Information der Kunden und Benutzer des kombinierten Verkehrs zu verbessern.

Die Projektpartner sind: die spanische (RENFE), portugiesische (CP) und französische (SNCF) Eisenbahngesellschaft, die Mitgliedsgesellschaften der UIRR, ICF (Intercontainer - Interfrigo) und die CNC (französische KV-Gesellschaft).

Die Kommission hat die innovatorischen Maßnahmen zu 30% und die Durchführbarkeitsstudien zu 50% finanziert.

1995 kamen zwei weitere Projekte (ein spanisches und ein portugiesisches) auf der Achse hinzu. Sie befaßten sich mit der Erprobung neuer bimodaler Techniken (Einsatz von speziell verstärkten Sattelanhängern für den Straßenverkehr, die direkt auf ein Zugdrehgestell verladen werden können und als Waggon fungieren) für die Umstellung auf die unterschiedliche Spurweite in Frankreich und Spanien.

5. 1994 kam ein zweiter Korridor hinzu, der entlang des atlantischen Bogens von den Benelux-Ländern bis Spanien über die Westgrenze der Pyrenäen (Hendaye) verläuft. Bei diesem Projekt sollen insbesondere Finanzhilfen in Höhe von 50% für eine Studie über den Engpaß am Grenzübergang und in Höhe von 30% für den Kapazitätsausbau im Grenzgebiet Hendaye-Irun bereitgestellt werden.

Die Projektpartner sind: die belgische, französische, spanische und portugiesische Eisenbahn sowie die beiden großen französischen KV-Gesellschaften (Novatrans und CNC).

6. Die Arbeiten an einem dritten Korridor zwischen Deutschland und dem Südosten Frankreichs und weiter in Richtung Spanien wurden 1995 begonnen. Es handelt sich dabei ebenfalls um ein bimodales Projekt, allerdings mit einer anderen Technik als bei den vorgenannten Beispielen. Um nicht eine bimodale Technik zu Lasten einer anderen zu fördern, die ebenfalls neu auf dem Markt ist, hat die Kommission beschlossen, jedes rentable Projekt zur kommerziellen Erprobung dieser Techniken in Europa gleichermaßen zu unterstützen. Der Projektpartner ist die deutsche Gesellschaft ITINERA.

Alpenquerung

München - Verona

7. Nach diesem Grundsatz wurde durch PACT darüber hinaus ein Projekt der deutschen Gesellschaft BTZ zur Entwicklung einer dritten bimodalen Technik für die Strecke München - Verona unterstützt. Dieses Projekt ist insofern von Interesse, als es eine Achse betrifft, auf der der Straßenverkehr erheblich eingeschränkt ist und auf der daher zusätzliche Alternativen zum herkömmlichen kombinierten Verkehr gefunden werden müssen, die den Bedürfnissen der traditionellen Straßenverkehrsunternehmen besser gerecht werden. Dank des Bimodalsystems können sie ihre Straßenfahrzeuge behalten. Außerdem sind keine neuen Umladezentren Straße/Schiene nötig.

Sonstige Projekte zur technologischen Innovation

8. PACT unterstützt darüber hinaus die kommerzielle Entwicklung neuer Techniken. 1993 unterstützte das Programm das Piggyback Konsortium (Verband der Unternehmen, die den Ärmelkanaltunnel nutzen wollen) bei der Entwicklung neuer Spezialgeräte für den Tunnel, die auch auf den kleineren Bahninfrastrukturanlagen im Vereinigten Königreich verwendbar sind, und dennoch ein ausreichend großes Ladevolumen haben, um wettbewerbsfähig sein zu können.

Neben den bereits verwendeten bimodalen Techniken unterstützt PACT seit 1995 auch die Einrichtung von automatisierten und regelbaren Umladesystemen in Deutschland, um die kommerzielle Rentabilität dieser neuen Technologien zu erproben.

Anbindung abgelegener Gebiete oder Randgebiete

9. Das Programm wurde für ganz Europa und insbesondere zur Anbindung der Randgebiete und entlegenen Gebiete konzipiert. Eines der ehrgeizigsten Projekte betrifft Griechenland und dient der Einrichtung von zuverlässigen und leistungsfähigen Verbindungen zur restlichen Union (siehe Punkt 3). Eine andere Pilotachse hat auf Initiative der dänischen Gesellschaft NTU in Zusammenarbeit mit der Eisenbahn Skandinavien über Jütland mit Deutschland verbunden. Das Projekt ist noch nicht abgeschlossen.

1995 wurde im Rahmen von PACT eine neue Projektreihe zur Anbindung der neuen Mitgliedstaaten ins Leben gerufen. Zu nennen ist beispielsweise das Projekt zwischen Finnland und Schweden, das in erster Linie auf die Verbesserung der intermodalen Leistung von Turku (Finnland) abhebt.

Kombinierter Binnenschiffsverkehr

10. Ziel von PACT ist es, den kombinierten Verkehr zu fördern. Dieser beschränkt sich keinesfalls auf die Straße/Schiene. Seit 1993 hat das Programm mehrere Binnenschiffahrtsprojekte finanziert.

Niederlande - Deutschland - Österreich Achse Rotterdam - Wien

Das erste Projekt wurde 1993 ins Leben gerufen und 1994 und 1995 weitergeführt. Es dient der Entwicklung eines KV-Dienstes Straße/Binnenschiffahrt zwischen Rotterdam und verschiedenen Häfen an Rhein und Donau. Das Projekt soll einen kostengünstigen, aber qualitativ hochwertigen Dienst bieten und die Binnenschiffahrt stärker in den kombinierten Verkehr einbeziehen.

Die Projektpartner sind die Schifffahrtsgesellschaften des Rheins.

Niederlande - Belgien - Frankreich Achse Rotterdam - Lille

Diese Projekt wurde 1994 vom Port de Lille begonnen. Es ist bisher sehr erfolgreich gewesen und wird stetig weiter ausgebaut. Es hat dazu beigetragen, die vorhandenen Schiffe mittlerer Größe einzusetzen, was beweist, daß auch diese Schiffe im kombinierten Verkehr auf vorher als unzulänglich eingestuften Infrastrukturen eingesetzt werden können. Voraussetzung für den Erfolg war eine bemerkenswerte Zuverlässigkeit des Dienstes und die Übernahme des Anfangsrisikos durch den Hafen Lille, der eine staatliche Einrichtung ist. Der Hafen hat sich verpflichtet, den Dienst dem Privatsektor zu überlassen, sobald er rentabel ist.

11. Ein weiteres interessantes Beispiel ist das Projekt Rotterdam/Antwerpen/Renory, das auf die Initiative einer belgischen Gesellschaft für die Konditionierung und Beförderung von Metallerzeugnissen zurückgeht. Sie beschloß, in den intermodalen Verkehr zu investieren, was sich bisher ausgezahlt hat. Das zeigt, daß PACT den kleinen und mittleren Unternehmen zugute kommen kann, indem es ihnen einen interessanten, aber angesichts ihrer relativ knappen Finanzen zu riskanten Markt erschließt.

12. Die Kommission hat 1995 eine ausführliche Broschüre zu sämtlichen finanzierten Projekten herausgegeben. Eine Neuauflage mit den Projekten von 1995 ist in Bearbeitung und wird Mitte 1996 erscheinen.

B. BEWERTUNG DES BISHERIGEN PACT-PROGRAMMS

1. Einleitung

13. Damit PACT ab 1997 auf einer Rechtsgrundlage weitergeführt werden kann, führten die Dienststellen der Kommission eine interne Bewertung der Aktion vor; dies sollte auch der Verbesserung der Pilotaktionen der Gemeinschaft im allgemeinen dienen. Um Folgeinitiativen zu planen, dient diese Bewertung der Bestimmung der allgemeinen Effektivität des bisherigen PACT-Programms und schlägt mögliche Maßnahmen zur Verbesserung von Pilotaktionen vor.

2. Bewertung

14. Wegen Beschränkungen im Hinblick auf Zeit und verfügbarem Personal hat die Bewertung die Aktionen fast ausschließlich durch einen Vergleich zwischen den Projektverträgen und den von den Projektteilnehmern vorgelegten Abschlußberichten gestützt. Ein weiteres Problem ergab sich daraus, daß wegen des experimentellen Charakters von PACT für die Pilotaktionen keine spezifischen Ziele vorgegeben wurden. Projekte wurden auf der Basis der allgemeinen Ziele der Kommissionsentscheidung 93/45 EWG ausgewählt und kontrolliert.
15. Die Bewertung hat eine repräsentative Auswahl von 22 Verträgen (14 Pilotaktionen und 8 verlängerte Verträge aus einer Gesamtzahl von 77 Projekten ausgewählt, die in der Zeit von 1992 bis 1996 durchgeführt wurden; die Auswahl deckt somit 28 Prozent der gesamten Verträge ab. Die Vergabesumme beträgt ECU 2.833.124, d. h. 21 Prozent der gesamten vergebenen Mittel.
16. Die Auswahl deckt 10 Achsen ab: Griechenland - Italien (3 Projekte), Deutschland - Italien, Deutschland - Spanien, Vereinigtes Königreich - Deutschland - Italien, Rotterdam - Österreich (Binnenschifffahrt), Rotterdam - Lüttich (Binnenschifffahrt), Deutschland - Ostsee - Vereinigtes Königreich, Vereinigtes Königreich - Kanaltunnel, Vereinigtes Königreich - Irland, Nördliche Verbindungen (Dänemark - Schweden - Norwegen).

12 Studien und 10 innovative Maßnahmen wurden untersucht.

Die 9 innovativen Maßnahmen erhielten insgesamt ECU 1.671.735, d. h. 59 Prozent der Mittel.

Die Studien erhielten die restlichen 41 Prozent der Mittel.

3. Ergebnisse

17. Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen sind die Ergebnisse der Bewertung wie folgt:

18. Nur eine der 14 untersuchten Pilotaktionen (vgl. oben, Punkt 15) führte zu unbefriedigenden Resultaten, sowohl weil die Methodik unklar war als auch weil die Ergebnisse vage blieben. Alle anderen Projekte standen im großen Umfang im Einklang mit den allgemeinen Zielen und erfüllten die Vertragsbedingungen.
19. Die Pilotaktionen scheinen nützliche Informationen über die Organisation von Transportketten und Maßnahmen zur Verbesserung von bestimmten Transportvorgängen im kombinierten Verkehr gesammelt zu haben.
20. Zehn der 14 Projekte scheinen zu weiteren Aktionen oder Studien geführt zu haben. Nur drei hatten wenig oder gar kein *follow-up*. Eine Studie (Datenerhebung) war nicht dazu gedacht, weitere Aktionen hervorzurufen.
21. Bei allen Projekten ist davon auszugehen, daß sie die untersuchten intermodalen Lösungen durch Informationskampagnen bei Entscheidungsträgern im Transportsektor bewußt gemacht haben; dies wurde insbesondere bei den PACT-Sitzungen mit Vertretern der Mitgliedstaaten deutlich.
22. Das Haupthindernis für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs bleibt der vergleichsweise niedrigere Preis des Straßenverkehrs; technische und organisationelle Probleme spielen eine geringere Rolle.
23. Eine Machbarkeitsstudie (Nr. 13) hatte einen entscheidenden Einfluß auf die Chancen der Einführung des Huckepack-Verkehrs im Vereinigten Königreich. Dies könnte dem kombinierten Verkehr national und in Europa einen entscheidenden Impetus verleihen.
24. Im allgemeinen führten innovative Maßnahmen (einschließlich der Finanzierung von Material) zu konkreteren Resultaten im Hinblick auf die Entwicklung des intermodalen Verkehrs als Machbarkeitsstudien - was zu erwarten war.
25. Die Abschlußberichte variieren stark in bezug auf Länge, Struktur und Inhalt (z. B. gibt es Berichte von fünf, aber auch von 250 Seiten).
27. Projektkontrollverfahren wurden manchmal durch unvorhergesehene Änderungen im Eisenbahnbetrieb oder im Transportpreis erschwert.
28. Im allgemeinen enthalten die Projekte ein reiches Anschauungsmaterial welches möglicherweise sehr nützlich für die Entwicklung von neuen Diensten ist. Zur Zeit bleibt diese Information jedoch vertraulich und kann nicht vom Markt genutzt werden.
29. Im Hinblick auf allgemeine Ziele kann der Erfolg der Pilotaktionen wie folgt zusammengefaßt werden:

ALLGEMEINE ZIELE

Gibt das Projekt Informationen, um die Nützlichkeit der Gemeinschaftspolitik zu bewerten?

- 3 Projekte: nicht einschlägig
- 3 Projekte entsprechen diesem Kriterium voll
- 5 Projekte entsprechen diesem Kriterium teilweise
- 3 Projekte entsprechen diesem Kriterium nicht

Gibt das Projekt Informationen über die Organisation von Transportketten?

- 1 Projekt: nicht einschlägig
- 8 Projekte entsprechen diesem Kriterium voll
- 5 Projekte entsprechen diesem Kriterium teilweise
- 0 Projekte entsprechen diesem Kriterium nicht

ALLGEMEINE BETRIEBLICHE ZIELE

Führt das Projekt zu einer Verbesserung des Betriebs oder der Organisation von Transportketten?

- 0 Projekte: nicht einschlägig
- 9 Projekte entsprechen diesem Kriterium voll
- 5 Projekte entsprechen diesem Kriterium teilweise
- 0 Projekte entsprechen diesem Kriterium nicht

Enthält das Projekt Maßnahmen zur Verbesserung der Ko-operation der Marktteilnehmer in der Logistikkette?

- 1 Projekt: nicht einschlägig
- 6 Projekte entsprechen diesem Kriterium voll
- 7 Projekte entsprechen diesem Kriterium teilweise
- 0 Projekte entsprechen diesem Kriterium nicht

Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Projekts im Vergleich zum Straßenguttransport

- 0 Projekte: nicht einschlägig
- 7 Projekte entsprechen diesem Kriterium voll
- 4 Projekte entsprechen diesem Kriterium teilweise
- 3 Projekte entsprechen diesem Kriterium nicht

Anreiz für das PACT-Projekt für weitere Aktionen/Investitionen

- 2 Projekte: nicht einschlägig
- 7 Projekte entsprechen diesem Kriterium voll
- 4 Projekte entsprechen diesem Kriterium teilweise
- 1 Projekt entspricht diesem Kriterium nicht.

4. Zusammenfassung

30. Es ist zur Zeit schwierig, sich endgültig zur Effizienz von PACT zu äußern. Denn das Programm hatte keine spezifischen Ziele. Es gibt keine unabhängige Datenerhebung über die Auswirkungen von PACT. Auswirkungen können auch auf sich warten lassen und sind nicht sofort sichtbar. Man darf jedoch nicht vergessen, daß das Programm experimenteller Natur ist und daß eine erhebliche Anzahl von Projekten ermutigende Ergebnisse aufweisen. Viele Pilotaktionen scheinen nützliche Informationen über die Machbarkeit von Maßnahmen zur Organisierung von Transportketten im kombinierten Verkehr gesammelt zu haben. Mehrere Pilotaktionen haben auch zu Folgeaktionen oder Studien geführt, und es besteht die allgemeine Einschätzung, daß das Programm zu einer

Bewußtseinsbildung über die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs bei Entscheidungsträgern geführt hat.

31. Um weiter zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs beizutragen und auf den ermutigenden Ergebnissen von PACT aufzubauen, schlägt die Kommission vor, die Pilotaktionen für eine zweite Periode fortzuführen. Es wird jedoch zu einer Reihe von Änderungen in bezug auf Projektauswahl und Bewertung kommen. Die Hauptempfehlungen sind:
32. Das Kontrollsystem von PACT muß weiter entwickelt werden, um den Dienststellen der Kommission die Möglichkeit zu geben, Informationen über Projekt-*Output* und Wirkung zu erhalten.
33. Die allgemeinen Ziele für zukünftige Pilotaktionen sollten durch eine Reihe von spezifischen und nachprüfbaren Ziele ergänzt werden, an denen individuelle Aktionen gemessen werden können.
34. Verschiedene Auswahl- und Bewertungskriterien für Studien und innovative Maßnahmen müssen entwickelt werden, um der verschiedenen Natur dieser Projekte gerecht zu werden.
35. Auswahlkriterien für Machbarkeitsstudien sollten so eng gefaßt werden, daß die Ergebnisse betrieblich umgesetzt werden können. Man sollte ins Auge fassen, die Mittel für Studien im Vergleich zu denen für innovative Maßnahmen zu kürzen.
36. Verträge sollten die Vorgaben für die Abschlußberichte (Struktur, Zusammenfassung etc.) enthalten, differenziert nach Studien und innovativen Aktionen.
37. Verträge für Machbarkeitsstudien sollten darlegen, ob die Daten nur erhoben werden oder ob sie auch analysiert und bewertet werden sollen.
38. Vertragspartner sollten darlegen, ob die Dienste und Systeme, die erwogen werden, offen für andere Betreiber sind, oder ob sie auf ihren eigenen Geschäftsbereich beschränkt sind.
39. Vertragspartner, die die Möglichkeit von Gemeinschaftsunternehmen in Betracht ziehen, sollten eine Einschätzung des Geschäftsrisikos für die einzelnen Partner darlegen.
40. Pilotaktionen, die über mehrere Jahre laufen, müssen laufend in bezug auf ihre Marktwirkungen überwacht werden, um einem Verstoß gegen Wettbewerbsregeln vorzubeugen (z. B. mit Marktneulingen, die keine PACT-Finanzierung erhalten).

Finanzbogen

1 Bezeichnung der Maßnahme

Aktion zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs

2 Haushaltslinie

B2-7060

3 Rechtsgrundlage

Artikel 75 EG-Vertrag; Entschließung des Rates vom 31. Oktober 1990 über den Aufbau eines europäischen Netzes für den kombinierten Verkehr
Verordnung des Rates (EWG) Nr.(Vorschlag ist beigelegt)

4 Beschreibung der Maßnahme

- Erhebliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs auf Achsen von europäischem Interesse;
- Dieses Programm greift die Hauptelemente der laufenden Pilotaktionen auf, die 1992 begonnen wurden und 1996 abgeschlossen werden.

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Die Kommission verfolgt seit mehreren Jahren eine Politik zur Förderung des intermodalen Verkehrs. Im Bereich des Güterverkehrs unterstützt sie Verkehrsträger bzw. Verkehrsträgerkombinationen, die der Allgemeinheit den größten Nutzen bringen, d. h. daß nicht nur die wirtschaftlichen, sondern auch die sozialen Kosten berücksichtigt werden.

Inzwischen ist man zu der Einsicht gekommen, daß die einzelnen Verkehrsarten die Kosten, die sie der Gesellschaft verursachen, nicht homogen decken. Es steht aber auch fest, daß eine Umstellung auf die wahren Kosten des Verkehrs stufenweise erfolgen muß. Dies bedeutet, daß sich die Neuausrichtung der Verkehrsmittelwahl, auf umweltverträglichere Verkehrsträger auf ordnungspolitische, vor allem aber auf finanzielle Instrumente stützt, die diese Verkehrsträger im Wettbewerb mit der Straße leistungsfähiger und für den Benutzer attraktiver macht.

Das allgemeine Ziel des Programms ist daher, zur stärkeren Nutzung des kombinierten Verkehrs als eines auf Dauer tragbaren Systems beizutragen. Um dieses allgemeine Ziel zu erreichen, baut der Vorschlag auf Gemeinschaftshandeln, um die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs im Vergleich zur Straße, insbesondere in bezug auf Preis und Qualität, und den Zugang zum kombinierten Verkehr für Unternehmen zu fördern.

4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

5 Jahre (1997 - 2001). Vor dem Ablauf dieses Zeitraums hat der Rat über die Beendigung bzw. die Verlängerung des Programms zu entscheiden.

5 Einstufung der Ausgaben/Einnahmen

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel (GM)

5.3 Betroffene Einnahmen keine

6 Art der Ausgaben/Einnahmen

- Zuschuß von höchstens 50% zwecks Kofinanzierung mit anderen öffentlichen und/oder privaten Geldgebern
- Ist bei wirtschaftlichem Erfolg der Maßnahme eine teilweise oder vollständige Rückzahlung des Finanzbeitrags der Gemeinschaft vorgesehen? NEIN
- Ändert sich durch die Maßnahme die Höhe der Einnahmen? NEIN

7 Finanzielle Auswirkungen

7.1 Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme (Angabe der Kosten je Einheit)

- Durchführbarkeitsstudien: Kosten der Studie - Finanzierung zu 50%
- innovatorische Maßnahmen: Schätzung auf der Grundlage einer Höchstbeteiligung von 30% an den förderwürdigen Gesamtkosten (ausschließlich Infrastrukturmaßnahmen und Forschungsaktionen) der Demonstrationsaktionen.

Die Erfahrung zeigt, daß die Kosten der vorgeschlagenen Aktionen sehr unterschiedlich sein können. Einige Projekte forderten nur eine Unterstützung von weniger als ECU 20.000, weil sie nur auf eine Verbesserung schon bestehender Dienste oder Einrichtungen zielten. Andere Projekte, wie zum Beispiel die Einrichtung neuer Dienste mit kompatibelem Gerät und Technologie einschließlich Machbarkeitsstudien, fragten manchmal um mehrere Millionen ECUs nach. Die von 1992 bis 1995 durchschnittlich gezahlte Gemeinschaftshilfe war ca. 200.000 ECU pro Projekt. Der Anteil von kleinen und großen Projekten ändert sich von Jahr zu Jahr und ist daher schwierig vorherzubestimmen. Dennoch können einige Vorhersagen auf der Basis der Erfahrung mit dem jetzigen Programm in bezug auf den benötigten Haushalt gemacht werden.

- Die Anzahl der Anträge hat seit 1992 jährlich zugenommen. Da sowohl die Politik als auch die Wirtschaft in der Gemeinschaft mehr und mehr Wert auf intermodale Transportkonzepte legt, kann man davon ausgehen, daß die Kommission eine ständig

wachsende Anzahl von Anträgen erhält. Dies wird wohl auch zu einer steigenden Zahl von förderwürdigen Projekten führen.

- Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wurde liberalisiert. Man kann daher erwarten, daß mehr Unternehmen kombinierte Verkehrsleistungen anbieten. Weil Anfangskosten, insbesondere Investitionen und Zugangsgebühren zur Infrastruktur hoch und für KMU sogar unerschwinglich sein können, ist eine steigende Nachfrage zu erwarten.
- Viele Eisenbahnunternehmen investieren nur noch zögerlich in intermodale Waggons, und einige intermodale Waggons sind technisch nicht mehr auf dem neuesten Stand. Unternehmen im kombinierten Verkehr müssen daher mehr und mehr bereit sein, dieses teure Material selbst zu finanzieren.
- Eine große Anzahl von neuen intermodalen Techniken und Technologien wird zur Zeit unter dem F&E-Rahmenprogramm der EG entwickelt. Daher wird auch mehr Finanzierung benötigt, um die Ergebnisse der Forschung in betriebswirtschaftlich rentabler Weise zu nutzen.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Wegen der eben genannten Gründe ist es schwer, die Summen anzugeben, die einzelnen Projekttypen zufließen werden. Dennoch können zum jetzigen Zeitpunkt einige Vorhersagen gemacht werden in bezug auf die Entwicklung der Finanzierung von Projekttypen nach Artikel 4 der Verordnung. Die Gewichtung und die prozentuale Zuteilung (Durchschnitt 1997 - 2001) ist wie folgt.

1. *Investitionen in intermodales Transportgerät:* von wachsender Wichtigkeit, da Eisenbahnunternehmen weniger willens sind, Investitionen in dieses Gerät zu tätigen; hier müssen die Operateure des kombinierten Verkehrs einspringen. Andererseits darf in Anbetracht der relativ geringen Mittel des Programms und der relativen Kostenintensität des Geräts dieser Typ von Kosten nicht einen Großteil des Gesamtbudgets zu Lasten von anderen ebenfalls nützlichen Maßnahmen in Anspruch nehmen (25%).
2. *Kosten des Zugangs zu Binnenschiffahrts- und Eisenbahninfrastruktur:* von wachsender Wichtigkeit, weil die Erfahrung zeigt, daß Zugangskosten zur Zeit auf einem hohen Niveau stehen. Da Eisenbahnen nunmehr nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten operieren müssen, werden Zugangskosten wohl hoch bleiben (20%).
3. *Investitionen in Umschlagsgesetz:* von gleichbleibender Wichtigkeit, weil verbesserte Umschlagseinrichtungen eine wichtige Rolle bei Verbesserung der Servicequalität spielen (15%).
4. *Kommerzielle Anwendung von Techniken, Technologien oder Gerät, welches schon vorher getestet und zugelassen wurde, insbesondere unter EG-Forschungsprogrammen:* von gleichbleibender Wichtigkeit; F&E im Transportbereich hat durch das Vierte F&E-Rahmenprogramm einen Ansporn erhalten, und mehr Techniken sind nunmehr erhältlich, die auf dem Markt getestet werden müssen. Andererseits ist eine gewisse Konsolidierung der Forschungsergebnisse nötig, um nicht die Wettbewerbsfähigkeit neuer und daher fragiler Techniken in Frage zu stellen (15%).

5. *Maßnahmen in bezug auf Logistik, Schulung und Verbreitung des Programms:* von gleichbleibender Wichtigkeit, obwohl die Verbreitung der Ergebnisse eine größere Rolle als bisher spielen mag (15%).
6. *Machbarkeitsstudien:* von abnehmender Wichtigkeit, mit der möglichen Ausnahmen von einigen osteuropäischen Routen (9%).
7. *Externe Kontrolle:* notwendig, um eine gute Führung des Programms sicherzustellen (1%).

in Mio. ECU

Aufschlüsselung	1997	1998	1999	2000	2001	Insgesamt
Investition in Geräte	2,0	2,0	1,8	1,8	1,15	8,75
Zugangskosten zur Infrastruktur	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5	7,0
Kommerzielle Anwendung von F&E	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Logistik, Schulung und Verbreitung	1,0	1,25	1,0	1,0	1,0	5,25
Machbarkeitsstudien	0,8	0,75	0,6	0,5	0,5	3,15
Externe Kontrolle	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,35
Investitionen in Umschlagsgerät	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
INSGESAMT	7,37	7,57	6,97	6,87	6,22	35,0

7.3 Indikativer Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

in Mio. ECU

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Insgesamt
Verpflichtungsermächtigungen	6,0	7,5	8,0	7,5	6,0		35,0
Zahlungsermächtigungen	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0
1997	5,4	5,0					
1998		1,5	3,4				
1999			3,8	3,6			
2000				2,7	4,3		
2001					1,5	3,8	
Insgesamt	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0

8 Vorgesehene Betrugsbekämpfungsmaßnahmen (und gegebenenfalls Ergebnisse)

- Ausschuß aus Vertretern der Mitgliedstaaten zur Auswahl der Vorschläge und zur Bewertung der Ergebnisse
- Zahlung einer Finanzhilfe in drei Etappen, wobei die einzelnen Etappen erst nach Abschluß der vorhergehenden begonnen werden dürfen
- Kontrolle durch die Kommission und die Mitgliedstaaten jederzeit möglich
- Bewertung am Ende jeder Aktion, wo die Vertragsvorgaben mit den Ergebnissen des Projekts verglichen werden.

9 Angaben zur Kosten-Wirksamkeits-Analyse

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

- *Einzelziele:*

- (1) die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs sowohl in bezug auf Preis als auch in bezug auf Servicequalität gegenüber der Straße; oder
- (2) die Förderung der Nutzung von fortschrittlicher Technologie im kombinierten Verkehr; oder
- (3) den verbesserten Zugang zum kombinierten Verkehr für Unternehmen, unabhängig von ihrer Größe.

- *Zielgruppe:* KV-Betreiber (einschließlich Bahnunternehmen) und (öffentliche oder private) Wirtschaftsteilnehmer, die sich am intermodalen Verkehr beteiligen möchten.

9.2 Begründung der Maßnahme

- *Notwendigkeit des Einsatzes von Haushaltsmitteln der Gemeinschaft:* Der Einsatz von Haushaltsmitteln der Gemeinschaft ist aus verschiedenen Gründen notwendig:
 - es handelt sich um transeuropäische Achsen
 - im Zuge der Öffnung der Märkte und des Zugangs zum Schienennetz sind Maßnahmen der Gemeinschaft zur Gewährleistung der Gleichbehandlung aller Betreiber ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit unbedingt notwendig
 - der Einsatz von Haushaltsmitteln ist dadurch gerechtfertigt, daß die Nachteile der umweltfreundlichsten Verkehrsträger gegenüber der Straße in einer Übergangszeit ausgeglichen werden müssen, indem die Kosten der Infrastrukturbenutzung und die sozialen Kosten für die Allgemeinheit (insbesondere Umwelt und Sicherheit) einbezogen werden
 - die Versuchsphase 1992-1996 (Pilotaktionen) hat gezeigt, daß es vier Gruppen wirksamer Maßnahmen gibt: Investitionen in Geräte und in Umladevorrichtungen, Maßnahmen zur kommerziellen Nutzbarmachung neuer Techniken bzw. Technologien, Zuschüsse zu den Kosten des Zugangs zur Infrastruktur sowie Logistik- und Ausbildungsmaßnahmen.
- *Wahl der Interventionsmodalitäten*
 - Vorteile gegenüber Alternativmaßnahmen (Komparative Vorteile)

Das Programm gibt den Operateuren im kombinierten Verkehr ein leicht zugängliches Werkzeug, um ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße zu verbessern. Weil der Schneeballeffekt von Maßnahmen und die Verbreitung von Resultaten ein wichtiger Teil des Programms sind, sollte das Programm in der Lage sein, zu einem auf Dauer vertäglicheren Transportsystem mittels eines relativ kleinen Budgets beizutragen. Es besteht daher eine sehr gute Zweck/Mittel-Relation. Das Programm wird wohl auch dazu beitragen, der Kommission nützliche Informationen darüber zu beschaffen, was im Markt funktioniert. Letztendlich werden diese Informationen für eine intermodale Politik nützlich sein, die praxisorientiert ist und konkrete Probleme anspricht. Der Wert der politischen Information, den das Programm vermittelt, ist von großer Bedeutung für eine positives Urteil über dasselbe.
 - Auswahlkriterien für die Projekte: die geförderten Projekte müssen das allgemeine Ziel der erhöhten Nutzung des kombinierten Verkehrs durch Erreichung einer bestimmten Anzahl von spezifischen Zielen, wie in 9.1 dargelegt, erreichen. Dazu sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:
 - a. Kundenpotential für den kombinierten Verkehr;
 - b. Preis und Dienstleistungsqualität (Zugang, Verlässlichkeit, Zeitgewinn) im Vergleich mit Straßen- und anderen Transportdiensten (zur Zeit der Antragsstellung und nach Durchführung des Projekts);
 - c. vorhergesagte Einnahmen;
 - d. Kostenfaktoren (einschließlich Elementen zur Bewertung der Grenzkosten beim Zugang zur Infrastruktur, insbesondere Eisenbahn, für den von der Aktion betroffenen Dienst, und jegliche weitere Information, die ein Urteil darüber ermöglicht, ob Hilfe in bezug auf Infrastrukturkosten gerechtfertigt erscheint);

- e. Zeitplan für Erreichen der Profitabilität.
- f. Vorhersage für Verkehrsverlagerung (in Prozent des Gesamtverkehrs auf der Route/Achse);
- g. Auswirkungen auf andere Verkehrsdienste im relevanten Markt und auf potentielle neue Markteintritte;
- h. Bedeutung der Projektergebnisse für andere Projekte/Routen/ Marktteilnehmer;
- i. Vorteile für die Umwelt und Sicherheit im Vergleich mit dem geltenden Angebot.
- *Wichtigste Unsicherheitsfaktoren, die die Ergebnisse der Maßnahmen beeinträchtigen können.*
Verkehrsprognosen, Preis des konkurrierenden Verkehrsträgers (Straße), Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

9.3 Kontrolle und Bewertung der Maßnahme

- *Erfolgsindikatoren*
Preise und Transportdauer, Verkehrsverlagerungen auf kombinierten Verkehr
- *Vorgesehene Modalitäten und Periodizität der Bewertung*
 - Beobachtung der Auswirkungen des neuen Dienstes auf den Verkehrsmarkt
 - Externe Bewertung durch unabhängigen Experten
 - Mögliche Prüfungen vor Ort durch Experten der Kommission
 - jährliche ex-ante Bewertung durch den Ausschuß der nationalen Experten (Art. 7 der Verordnung)
 - Bewertung nach jeder jährlichen Zahlung für jede Aktion
 - Gesamtbewertung des Programms durch einen Bericht der Kommission an das Parlament und an den Rat. Der Bericht enthält Elemente für die Änderung der Prioritäten bei der Finanzierung durch die Kommission.

10 Verwaltungsausgaben. (Teil A des Haushaltsplans)

Die notwendigen Verwaltungsmittel werden aufgrund des jährlichen Beschlusses der Kommission über die Mittelzuteilung unter Berücksichtigung des Personalbedarfs und der von der Haushaltsbehörde zusätzlich bewilligten Mittel freigegeben.

Die zusätzlichen Anträge können keinesfalls dem Beschluß der Kommission über die Mittelzuteilung vorgreifen.

10.1 Auswirkung auf den Personalbestand

Art des Arbeitsvertrags		Personal für die Verwaltung der Aktion		Davon		Dauer
		Feste Stellen	Zeitarbeit	Nutzung der bestehenden Ressourcen der GD und der betroffenen Dienststelle	Verwendung zusätzlicher Ressourcen	
Beamter oder Bediensteter auf Zeit	A	1		1		5 Jahre
	B	1		1		5 Jahre
	C	1/2		1/2		5 Jahre
Sonstige Ressourcen						
Insgesamt		2 1/2		2 1/2	1	5 Jahre (1996-2001)

10.2 Gesamte Personalausgaben für die zusätzlichen Arbeitskräfte

	Beträge	Berechnungsweise
Beamte Bedienstete auf Zeit Sonstige Arbeitskräfte (Haushaltslinie angeben)		
Insgesamt		

Die jährlichen Personalkosten für die Verwaltung der Aktion, die aus den vorhandenen Mitteln gezahlt werden, betragen 250 000 ECU (2,5 Beamte), für den 5-Jahres-Zeitraum also insgesamt 1 250 000 ECU.

10.3 Erhöhung anderer Ausgaben durch die Aktion

Haushaltslinie (Nr. und Titel)	Beträge	Berechnungsweise
A - 2510	104 250	Kosten für den 5-Jahres- Zeitraum: durchschnittliche Kosten pro Teilnehmer (Regierungssachverständiger) pro Sitzung: 695 ECU Geschätzte Kosten einer zusätzlichen Sitzung ^(*) im Jahr: 1 (Sitzung)x30 (Zahl der Teilnehmer)x695 (ECU, durchschnittliche Kosten) = 20 850 ECU
A 1300	100 000	Kosten für den 5-Jahres- Zeitraum: 12 bis 15 Dienstreisen pro Jahr für 1 bzw. 2 Person(en)
Insgesamt		

^(*) Der Ausschuß soll zweimal im Jahr zusammenkommen. Bisher tagte eine Sachverständigengruppe einmal pro Jahr. Die Kosten wurden aus der Haushaltslinie A-250 finanziert.

246/36

BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS AUF UNTERNEHMEN; INSBESONDERE AUF KLEINE UND MITTLERE UNTERNEHMEN (KMU)

Titel des Vorschlags: Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen für Aktionen zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs

Vorschlag

1. Der Vorschlag sieht ein Programm für Finanzhilfen zugunsten von KV-Aktionen, vor. Ziel ist es, die Nutzung des kombinierten Verkehrs zu erhöhen. Die Aktion geht auf die Entschließung des Rates vom 30. Oktober 1990 über den Aufbau eines europäischen Netzes für den kombinierten Verkehr zurück und erfüllt die Erwartungen der Unternehmen der hochrangigen Arbeitsgruppe für den kombinierten Verkehr - einer Gruppe aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der mit dem intermodalen Verkehr befaßten europäischen Vereinigungen (einschließlich der Benutzer).

Die Idee ist die Initiierung transeuropäischer Projekte, die mit dem transeuropäischen KV-Netz koordiniert werden. Die vorgeschlagene Aktion muß daher auf Gemeinschaftsebene durchgeführt werden. Die Kommission hat das Programm von 1992 bis 1996 versuchsweise durchgeführt.

Die Kohärenz der Projekte, die Durchführung dieser Projekte auf europäischer Ebene, die Möglichkeit einer wirksamen Zusammenarbeit mit Partnern aus anderen Ländern der Gemeinschaft und die kommerzielle Entwicklung der neuen Techniken nur durch Maßnahmen auf europäischer Ebene sichergestellt werden.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Wer ist von dem Vorschlag betroffen?

- Schienen-, Straßen-, Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsunternehmen
- Unternehmen, die Verkehrsdienste benutzen
- Betreiber von intermodalen Güterverkehrszentren
- Hersteller von Transport- und Umladegerät
- Entwickler neuer Techniken

Ein nicht zu vernachlässigender Teil dieser Betreiber sind kleine und mittlere Unternehmen.

3. Was müssen die Unternehmen tun, um die Anforderungen des Vorschlags zu erfüllen?

Sie sind zu keinen Maßnahmen verpflichtet. Wenn ein Unternehmen ein Projekt vorschlagen möchte, hat es lediglich die Antragsverfahren zu beachten.

4. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen dürfte der Vorschlag haben?

Positive Auswirkungen auf die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger, positive Auswirkungen für sämtliche genannten Unternehmen mit Ausnahme derer, die sich weiterhin ausschließlich auf den Straßenverkehr konzentrieren

5. Umfaßt der Vorschlag Maßnahmen, die die besondere Lage kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen o. ä.)?

Nein. Das Verfahren zur Beteiligung an dem Programm ist absichtlich flexibel gestaltet, um kleine und mittlere Unternehmen nicht gegenüber größeren zu benachteiligen.

Konsultation

6. Folgende Organisationen wurden vor der Initiierung des Programms konsultiert:
- UIRR (Internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften)
 - CCFE (Gemeinschaft der europäischen Bahnen)
 - UNIFE (Union der Europäischen Eisenbahn-Industrien)
 - UNICE (Vereinigung der Wirtschafts- und Arbeitgeberverbände Europas)
 - IBU (Internationale Binnenschiffahrtsunion)
 - ZKR (Zentralkommission für die Rheinschiffahrt)
 - ECSA (Reederverband der Europäischen Gemeinschaft)

Die Organisationen befürworteten das Programm, wobei es UNIFE allerdings begrüßen würde, wenn das Programm den alleinigen Straßenverkehr nicht benachteiligen würde. Der Ausbau des kombinierten Verkehrs und die Zurückdrängung des reinen Straßenverkehrs ist jedoch ein Schlüsselement der gemeinsamen Verkehrspolitik, die der Rat in seiner Entschliebung vom 30. Oktober 1990 und die Kommission im Weißbuch Verkehr bekräftigt haben.

19.12.96

Beschluß

des Bundesrates

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über ein Aktionsprogramm zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für Aktionen zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs

KOM(96) 335 endg.; Ratsdok. 10600/96

Der Bundesrat hat in seiner 707. Sitzung am 19. Dezember 1996 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission die 1992 versuchsweise eingeführte Förderung von Pilotaktionen des kombinierten Verkehrs auf der Grundlage einer Verordnung des Rates für die Laufzeit vom 1. Januar 1997 bis 31. Dezember 2001 fortführen will.
2. Der Bundesrat stellt fest, daß die finanzielle Förderung von Pilotaktionen des kombinierten Verkehrs bei den Betriebskosten gegenüber der Verordnung (EWG) 1107/70 (Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr) und ihrer vorgesehenen Änderung breiter angelegt ist. Dies erscheint vor dem Hintergrund der Erklärungen der Kommission zum intermodalen Verkehr hinnehmbar, weil die zur Zeit geltenden wirtschaftlichen Nachteile des kombinierten Verkehrs, die auf die mangelnde Berechnung der sozialen Kosten im Preis der Beförderung zurückzuführen sind, im Rahmen der langwierigen Umstellung auf die Berücksichtigung der tatsächlichen Kosten des Verkehrs ausgeglichen werden sollen.
3. Die Gewährung von Gemeinschaftshilfen für Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs dürfen nicht Ersatz für eine rasche Erhöhung der zeitbezogenen Straßenbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge sowie die Ein-

föhrung einer streckenbezogenen Gebühr im Rahmen der Anlastung der externen Kosten des Verkehrs sein.

4. Der Bundesrat hält Finanzhilfen zu den variablen Kosten des Zugangs zur Schieneninfrastruktur (Benutzungsgebühren) im Hinblick auf die unterschiedlichen Regelungen in den Mitgliedstaaten über die Anlastung der Trassenkosten und deren Auswirkungen auf den Verkehrswegewettbewerb in der vorgesehenen Form für nicht vertretbar.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Kommission zu veranlassen, in der Verordnung eine wettbewerbsneutrale Regelung für den Seehafenverkehr vorzusehen. Insbesondere ist auszuschließen, daß Anschubsubventionen für den Schienentransport von Überseecontainern in sogenannten Blockzügen die Wettbewerbsbedingungen im Hinterland der europäischen Seehäfen verzerren und Verkehrsverlagerungen in andere Schienen-Korridore bewirken, die ggf. zusätzliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur verursachen. Eine entsprechende Ergänzung bei den Auswahlkriterien für die Gewährung der Finanzhilfen (Artikel 6) ist daher unverzichtbar.

5. Der Seehäfenwettbewerb wird auch gefährdet durch die Ermächtigung der Mitgliedstaaten (Artikel 4 Abs. 3), unter Beachtung der Artikel 77, 92 und 93 EG-Vertrag den Begünstigten einer Gemeinschaftshilfe für gleiche Maßnahmen nationale Beihilfen gewähren zu können. Eine generelle Vereinbarkeit von Beihilfen für den kombinierten Verkehr mit dem EG-Vertrag nach dem Kriterium des Artikels 77 ("Koordinierung des Verkehrs") ist jedenfalls nicht begründbar.

Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, dafür zu sorgen, daß nationale Anschubsubventionen zu den Kosten des Infrastruktur-Zugangs nicht aus Artikel 4 Abs. 3 gerechtfertigt sind, sondern Beihilfen der Mitgliedstaaten zu den Betriebskosten weiterhin allein nach der Verordnung (EWG) 1107/70 gewährt werden dürfen.

Ist diese Position im Verkehrsministerrat nicht durchzusetzen, behält sich der Bundesrat vor, von der Bundesregierung zu verlangen, daß sie zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbes der deutschen Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsunternehmen sowie der deutschen Seehäfen ebenfalls Beihilfen für den Zugang zur Infrastruktur gewährt.

6. Der Bundesrat sieht die förderungsfähigen Aktionen beschränkt auf "vorrangig internationale Korridore des kombinierten Verkehrs" bzw. "KV-Strecken außerhalb der Gemeinschaft" und auf die Verkehrsträger Schiene, Binnenschiff und Küstenschiff. Eine wettbewerbsneutrale Finanzhilfe für Überseecontainer-Blockzüge und Binnenschiffsdienste im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen nach deutschen Quell- und Zielterminals wäre danach ausgeschlossen. Diese innerstaatlichen kombinierten Verkehre des Überseehandels dürfen je-

doch nicht anders behandelt werden als Verkehre der Konkurrenzhäfen in der Antwerpen-Hamburg-Range mit denselben deutschen Binnenterminals.

Die Bundesregierung wird gebeten, eine gleichwertige, diskriminierungsfreie Regelung für nationale Schienen- und Binnenschiffs-Relationen des kombinierten Verkehrs im Vor- und Nachlauf eines Umschlages in einem deutschen Seehafen herbeizuführen.