

13.11.98**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - Fz - In - U - VPzu **Punkt** der 732. Sitzung des Bundesrates am 27. November 1998

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

KOM(98) 414 end.; Ratsdok. 10435/98

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Finanzausschuß (Fz),

der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und

der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

EU
VP

1. Die Vorschläge zur Änderung der Richtlinien 92/106/EWG und 96/53/EG bieten Ansätze, im Rahmen der Strategie für eine nachhaltige Mobilität weitere Anreize zu schaffen, um die tatsächliche Inanspruchnahme des kombinierten Verkehrs positiv zu beeinflussen.

Ausgeliefert am 17. NOV. 1998

- EU
VP
2. Der Bundesrat begrüßt den von der Kommission eingeschlagenen Weg, eine neue Definition des kombinierten Verkehrs zu schaffen, mit der in enger Anlehnung an Artikel 75 des EG-Vertrages nicht nur den unterschiedlichen Möglichkeiten der Einbeziehung des Straßentransportes in intermodale Transportketten entsprochen wird, sondern auch der räumliche Anwendungsbereich erweitert werden soll.

Der liberalisierte Binnenmarkt und die mit der Erweiterung der EU bevorstehenden Herausforderungen lassen eine Beschränkung des Begriffes "kombinierter Verkehr" allein auf innergemeinschaftliche, grenzüberschreitende Verkehre nicht länger zu. Es ist daher folgerichtig, in der Definition des kombinierten Verkehrs künftig auf "Güterbeförderungen von, nach oder in einem Mitgliedstaat" abzustellen, so daß die Förderkriterien der Richtlinie 92/106/EWG künftig auch für KV-Relationen mit Drittstaaten und innerhalb eines Mitgliedstaates verbindlich sind.

- EU
VP
3. Die Bundesregierung wird gebeten, bei der Kommission darauf hinzuwirken, daß diese aus Artikel 75 EGV abgeleitete Einbeziehung der KV-Beförderungen mit Drittländern und innerhalb eines Mitgliedstaates nicht auf die Richtlinien 92/106/EWG und 96/53/EG beschränkt bleiben, sondern Eingang findet in andere, den kombinierten Verkehr betreffende Rechtsvorschriften der EU. Dies gilt vorrangig für die Förderung von Pilotaktionen des kombinierten Verkehrs (PACT-Programm).

- EU
U
VP
4. Zur Stärkung des kombinierten Verkehrs sollen unter anderem Straßentransportfahrzeuge bei der Beförderung von Wechselbehältern, Sattelanhängern und Containern von bestimmten Verkehrsbeschränkungen und von der Entrichtung von Gebühren und Steuern ganz oder teilweise freigestellt werden (Artikel 1 Nr. 6 und 8 des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG). Viele Fahrten im kombinierten Verkehr von und zu einem Terminal des kombinierten Verkehrs sind reine Zustell- bzw. Abholfahrten, bei denen entweder bei der Rück- oder bei der Hinfahrt ein Wechselbehälter, Sattelanhänger oder Container nicht mitgeführt werden. Anhand des Wortlauts des Richtlinienvorschlages ist aber nicht erkennbar, ob die angestrebten Befreiungen von Verkehrsbeschränkungen und die Ermäßigungen bei bestimmten Gebühren und Steuern auch für die Leerfahrten im Zusammenhang mit dem Straßentransport im kombinierten Verkehr gelten sollen. Zur Förderung des kombinierten Verkehrs ist es erforderlich, daß auch für diese Fahrten die vorgesehenen Befreiungen gelten.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, im weiteren Verfahren darauf hinzuwirken, daß im Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG klargestellt wird, daß die vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des

kombinierten Verkehrs auch für Leerfahrten der Straßentransportfahrzeuge von und zu einem Terminal des kombinierten Verkehrs gelten.

- EU
VP
5. Die neue Definition zur Begrenzung der Streckenlänge förderfähiger Straßenbeförderungen im Vor-, Nach- oder Zwischenlauf einer Güterbeförderung im kombinierten Verkehr hält der Bundesrat dagegen weder für sachlich gerechtfertigt noch praxistauglich. Mit dem 20 %-Kriterium je Straßenabschnitt wird die Länge der förderfähigen Zu-, Ablauf- und Zwischenläufe auf der Straße von der Gesamtlänge der KV-Strecke abhängig. Es wäre für einen Verloader nicht nachvollziehbar, wenn ein KV-Straßenzulauf auf dem von ihm üblicherweise genutzten Umschlagterminal je nach Streckenlänge des Gesamttransportes von Fall zu Fall von der Richtlinie erfaßt oder ausgeschlossen ist.
- EU
VP
6. Im Ergebnis werden damit Langstreckentransporte besser, Kurz- und Mittelstrecken (unter 750 km) schlechter gestellt. Dieser Förderansatz begünstigt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs, weil die Straßenstrecken in Deutschland mit der Länge der Strecke proportional anwachsen (z.B. 300 km Straßenvorlauf bei 1.500 km nach südeuropäischen Ländern). Bei Kurz- und Mittelrelationen besteht die Gefahr, daß durchgehende Straßenbeförderungen gewählt werden, weil der Streckenanteil auf der Straße z.B. zum nächstgelegenen, geeigneten Umschlagterminal zu hoch und damit nicht förderfähig ist.
- EU
VP
7. Für die Rollende Landstraße wäre wegen der kurzen Eisenbahnstrecken im Alpentransit und im Oberelbetal ein Straßenvor-/nachlauf nur noch in engster Umgebung der RoLa-Terminals möglich. Angesichts des wichtigen Beitrages der RoLa zur Straßenentlastung in diesen Regionen darf es keine Einschränkungen bei der Förderung ihrer Straßenzu- und -abläufe geben.
- EU
VP
8. Auch die von der Kommission verfolgte Strategie zur stärkeren Einbeziehung der Küstenschifffahrt als Teil intermodaler Transportketten wird durch die 20 %-Höchstgrenze für jeden Straßenabschnitt bei kurzen short-sea-Relationen unterlaufen. Bisher kommen auch short-sea-Relationen in den Genuß des 150 km-Radius um den Hafen, wenn die Mindestentfernung von 100 km Seestrecke überschritten, die Relation sonst aber relativ kurz ist. Nach der neuen Definition könnten Seestrecken von 150 bis 250 km nur über förderungsfähige Straßenvor-/nachläufe von lediglich 30 bis 50 km verfügen.
- EU
VP
9. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung deshalb auf, in den weiteren Verhandlungen die Definition des kombinierten Verkehrs in Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG nicht auf die 20 %-Höchstgrenze für jeden Straßenabschnitt umzustellen. Die derzeit geltenden Kriterien der Richtlinie sind auch auf intermodale Transportketten anwendbar und benachteiligen im Prinzip nicht die Gebiete mit geringerer Dichte an Umschlagterminals. Es sind lediglich

neutrale Kriterien für die Beförderungsmodalitäten innerhalb intermodaler Transportketten zu finden. Einerseits wäre für Vor- und Nachlaufstrecken auf der Straße nicht mehr der nächstgelegene, geeignete "Umschlagbahnhof", sondern die nächstgelegene, geeignete "Umschlagstelle" zu verlangen. Zum anderen müßten Zwischenläufe auf der Straße auf das unbedingt nötige Maß begrenzt werden, z. B. höchstens 150 km Luftlinie zwischen den Umschlagstellen.

- EU
VP 10. Wenn in den Verhandlungen ein Konsens nur durch Zulassung längerer Straßenabschnitte erreichbar sein sollte, empfiehlt der Bundesrat, auch für den Umschlag Schiene/Straße eine Höchstgrenze einzuführen. Hierfür könnte die für Sonn- und Feiertagsfahrverbote in Deutschland getroffene Regelung des § 30 Abs. 3 StVO (200 km) Modell sein.
- EU
VP 11. Zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen unter den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern sollte dieser Grenzwert zugleich auf den KV Binnenschiff/Straße und Seeschiff/Straße übertragen werden.
- EU
U
VP 12. Nach der neuen Definition der Richtlinie gilt eine Güterbeförderung auf See- und Binnenschiffsstrecken u.a. nur dann als kombinierter Verkehr, wenn für den im Binnenschiffsverkehr zurückgelegten Streckenabschnitt "eine gleichwertige Beförderungsmöglichkeit im Straßenverkehr besteht" (paralleler Lkw-Wettbewerb, Artikel 1 Nr. 1 zweiter Spiegelstrich des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG).
- EU
U
VP 13. Es bleibt offen, was eine gleichwertige Beförderungsmöglichkeit im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1 Nr. 1 Abs. 1 zweiter Spiegelstrich des Richtlinienvorschlages 92/106/EWG sein soll. Zumindest besteht parallel zu Binnenwasserstraßen immer eine Beförderungsmöglichkeit auf der Straße.
- EU
VP 14. Aber auch bei den Hauptrelationen der Küstenschifffahrt in Nord- und Westeuropa bestehen grundsätzlich parallele Beförderungsmöglichkeiten auf der Straße.
- EU
U
VP 15. Zur Vermeidung von Auslegungsproblemen und zur Reduzierung des Verwaltungsaufwands bei Antragstellern und Behörden wird die Bundesregierung gebeten, sich für eine Streichung der in Artikel 1 Nr. 1 Abs. 1 zweiter Spiegelstrich vorgesehenen Regelung für den Binnenschiffsverkehr und die Küstenschifffahrt einzusetzen.
- EU
VP 16. Die in Artikel 1 Abs. 2 vorgesehene Ausschlußregelung für den Seeverkehr und Kurzstrecken-Fährverkehr, wenn mindestens die Hälfte der Seestrecke unvermeidlich ist, kann in seinen Auswirkungen für die short-sea-Relationen

der Nordkontinenthäfen nicht ausreichend nachvollzogen werden. Die Bundesregierung wird gebeten, die Kommission zu veranlassen, die Auswirkungen dieser Regelungen auf förderfähige Straßenvor- und -nachläufe mit Blick auf die unterschiedlichen Standortbedingungen der Häfen insbesondere im Verkehr mit Großbritannien und Skandinavien transparent zu machen. Der Bundesrat geht solange davon aus, daß der Eurotunnel sowie die gebrochenen Straßen-/Fährverbindungen in der westlichen Ostsee zwischen Skandinavien und Norddeutschland jeweils eine Alternative zum short-sea-Verkehr darstellen.

EU
Fz
VP

17. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die für alle Mitgliedstaaten verbindliche Schaffung kraftfahrzeugsteuerlicher Anreize zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs. Er ist jedoch der Auffassung, daß die in Artikel 1 Nr. 6 des Richtlinienvorschlages vorgesehene Änderung des Artikels 6 Abs. 1 der Richtlinie 92/106/EWG im Hinblick auf die Ausgestaltung dieser Anreize nicht geeignet ist, zu einer Erhöhung der Anzahl der Fahrten im kombinierten Güterverkehr beizutragen.

EU
Fz

18. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, daß die Höhe der kraftfahrzeugsteuerlichen Vergünstigungen in Anlehnung an die in § 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz getroffene Regelung allein nach der Anzahl der im kombinierten Güterverkehr zurückgelegten Fahrten bestimmt wird.

Fz

19. Der Bundesrat hält zudem die vorgesehene Ausschlußregelung für den Hochseeverkehr für nicht sachgerecht, zumal eine Besteuerung der Zu- und Ablaufverkehre im Seehinterlandverkehr die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gegenüber den europäischen Westhäfen beeinträchtigt.

EU
VP

20. Der Bundesrat begrüßt die in Artikel 1 Abs. 4 des Richtlinienvorschlages 92/106/EWG vorgesehene Ermächtigung der Mitgliedstaaten, die Rechte und Pflichten aus der Richtlinie in einzelstaatlichen Regelungen auszudehnen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die bereits für das deutsche Hoheitsgebiet getroffenen Regelungen beizubehalten und sicherzustellen, daß diese nicht durch eine künftig engere Definition des kombinierten Verkehrs in der Richtlinie 92/106/EWG ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Einbeziehung des KV Seeschiff/Straße hinsichtlich des Überseeumschlages.

U
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 22)

21. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die in dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG in Nummer 8 vorgesehene Einfügung eines Artikels 9a entfällt.

Die vorgesehene Regelung würde den Schutz der Bevölkerung vor den stetig steigenden Belastungen aus dem Straßenverkehr verschlechtern, da Lastkraftwagen - insbesondere die schweren Lkw - einen erheblichen Anteil an den Geräusch- und Schadstoffemissionen verursachen. Zum Schutz der Bevölkerung

vor diesen Belastungen wurden gesetzliche Regelungen geschaffen, die nicht vorrangig ökonomischen Interessen geopfert werden sollten. Der Aufwand zur Touren- und Produktionsplanung von Termingütern ist nicht so groß, daß er eine zusätzliche Belastung weiter Teile der Bevölkerung rechtfertigen könnte.

- EU
VP 22. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die in Artikel 9a Abs. 2 des Richtlinienvorschlages 92/106/EWG vorgesehene Regelung für die Bundesrepublik zu realisieren.
- EU
VP 23. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung im übrigen, das nach § 30 Abs. 3 StVO in Deutschland geltende Sonn- und Feiertagsfahrverbot zum Schutz der Anwohner in der Zeit von 0 bis 22 Uhr zu erhalten und nicht, wie von der Kommission verfolgt, auf die Zeit von 7 bis 22 Uhr zu begrenzen.
- EU
VP 24. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Anhebung der Gewichte im Rahmen der vorliegenden Richtlinien nicht dazu führen darf, daß die allgemein geltenden Gewichte und Achslasten über die derzeit geltenden Werte hinaus erhöht werden.

B

25. Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.