

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

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 endg.; Ratsdok. 10435/98

KEP-AE-Nr.: 982757

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 21. August 1998 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 14. Juli 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

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

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

Hinweis: vgl. Drucksache 708/92 = AE-Nr. 922722 und
Drucksache 86/94 = AE-Nr. 940292.

BEGRÜNDUNG

1 EINLEITUNG

- 1.1 Der in letzter Zeit in Europa zu beobachtende Verkehrszuwachs ist, auch was das Güterverkehrsaufkommen betrifft, erheblich. Dieser Zuwachs ist eine Folge von strukturellen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen sowie der EU-Politik zur Liberalisierung der Märkte. Insbesondere der grenzüberschreitende Straßenverkehr und der Luftverkehr verzeichnen hohe Zuwachsraten. Die steigende Zahl sowohl der privaten Pkw als auch der Lkw verursacht Umweltprobleme, erschwert Verbesserungen der Verkehrssicherheit und führt zu Verkehrsstaus. Die Europäische Gemeinschaft ist zur Ausdehnung des Handels und zur Gewährleistung der Mobilität der Bürger auf ein zuverlässiges und effizientes Verkehrssystem angewiesen. Dieses System sollte sich durch Nachhaltigkeit im Hinblick auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt auszeichnen, d.h. die negativen Folgen des Verkehrs für die Bevölkerung und die Umwelt sollten so weit wie möglich eingeschränkt werden.
- 1.2 Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission eine Strategie auf der Grundlage des Prinzips der nachhaltigen Mobilität¹ entwickelt. Dieses Prinzip verlangt nach einem optimal integrierten Verkehrssystem, in dem der kombinierte Verkehr eine wichtige Rolle spielt. Dazu ist eine Kombination ordnungspolitischer, finanzieller und organisatorischer Maßnahmen der Industrie, der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Gemeinschaft notwendig.
- 1.3 In einem integrierten System findet der Wettbewerb zwischen Verkehrsarten und -betreibern auf einer fairen Grundlage statt, da der Nutzer alle internen und externen Kosten der gewählten Verkehrsart trägt. Es findet eine Zusammenarbeit der Betreiber zur Bildung von Verkehrsketten statt, in denen auf jedem Transportabschnitt die jeweils wirtschaftlichste Verkehrsart genutzt wird. Dies müßte bei einem großen Anteil des Gesamtverkehrs zur Nutzung des Schienen-, Binnenschiffs- oder Seeverkehrs für den Hauptteil von Langstreckenbeförderungen führen. Der Straßengüterverkehr sollte in der Regel für kürzere Strecken sowie für Zu- und Ablaufbeförderungen im kombinierten Verkehr genutzt werden. Dies ist ein langfristiges Ziel.
- 1.4 Das unmittelbare Ziel dieses Vorschlags ist hingegen die stärkere Nutzung des kombinierten Verkehrs als eine Alternative zu einem stetig steigenden Verkehrsanteil des Straßenverkehrs. Ein weiteres Ziel besteht darin, die Mindestentfernung, auf der der kombinierte Verkehr wettbewerbsfähig ist, zu verringern, da bestimmte Kosten (z.B. der Umladung und spezifischer Anlagen) auf Kurzstrecken stark ins Gewicht fallen.

¹ KOM(92) 494 endg., Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, Bulletin der EG, Beilage 3/93, z.B. Abs. 38, 40.

- 1.5 Der Wettbewerbsvorteil des Straßengüterverkehrs gegenüber dem kombinierten Verkehr ist teilweise das Ergebnis der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs. Außerdem verschafft die Flexibilität des Straßengüterverkehrs diesem ohnehin gegenüber anderen Verkehrsarten eine starke Wettbewerbsstellung. Nachfrageschwankungen werden im reinen Straßenverkehr mit geringeren Schwierigkeiten absorbiert. Haus-zu-Haus-Beförderungen auf der Straße können im Gegensatz zu Beförderungen im kombinierten Verkehr ohne Umladen und ohne kompliziertes Zusammenwirken verschiedener Akteure erfolgen. Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs als Teil logistischer Systeme muß nicht nur der Preis angemessen sein, sondern auch die Dienstqualität; insbesondere die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit müssen verbessert werden. Eine Verbesserung der Marktchancen kombinierter Verkehrsdienstleistungen, wo diese den Bedürfnissen der Kunden in der Industrie entsprechen, müßte der notwendigen Qualitätssteigerung Impulse verleihen.
- 1.6 Die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs und mithin dessen Attraktivität können auf verschiedene Weise verbessert werden:
- (1) *durch organisatorische und technische Verbesserungen, die in erster Linie von der Industrie zu leisten sind.* Die Gemeinschaft kann solchen Verbesserungen lediglich Anstöße geben. Dies geschah etwa im Rahmen des PACT-Programms durch eine Reihe von Pilotaktionen². Dieses Pilotprogramm wird auf der Grundlage einer Verordnung des Rates³ fortgesetzt;
 - (2) *durch allgemeine politische Maßnahmen, die sich auf den kombinierten Verkehr auswirken.* Die Marktliberalisierung stimuliert die weitere Entwicklung des Transportgewerbes, insbesondere im Schienenverkehr. Am 29. Juli 1991 verabschiedete der Rat die Richtlinie 91/440/EWG⁴, mit der — z.B. durch Artikel 10 — Eisenbahnunternehmen und internationalen Eisenbahnunternehmensgruppierungen gemeinschaftsweite Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur für die Erbringung grenzüberschreitender kombinierter Verkehrsdienste verschafft werden. Diese politische Maßnahme soll die Entwicklung des kombinierten Verkehrs fördern. Obwohl eine Reihe von Mitgliedstaaten Artikel 10 der Richtlinie bisher noch nicht umgesetzt hat⁵, wurden in anderen bereits mehrere

² Beschluß der Kommission 93/45/EWG vom 22. Dezember 1992, ABl. Nr. L 16 vom 25.1.1993, S. 55.

³ S. Vorschlag der Kommission für eine Verordnung (EG) des Rates über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für Aktionen zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs, Mitteilung der Kommission an den Rat KOM(96) 335 endg. vom 24.7.1996.

⁴ ABl. Nr. L 237 vom 24.8.91, S. 25.

⁵ 1997 wurden mit Gründen versehene Stellungnahmen an Spanien, Italien und Luxemburg gesandt, 1998 an Frankreich und das Vereinigte Königreich.

Interessengemeinschaften für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr gegründet. Eine Initiative der jüngeren Zeit betrifft die Förderung von Güterverkehrsfreeways⁶ zur Verbesserung grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste durch gemeinsames Infrastrukturmanagement auf einer Gesamtstrecke und durch die Sicherstellung des freien Zugangs zu derselben. Eine weitere allgemeine politische Maßnahme von großer Bedeutung für den kombinierten Verkehr betrifft die Anlastung der Kosten verschiedener Verkehrsarten. Die Tatsache, daß die externen Kosten des Straßenverkehrs, insbesondere die Folgekosten von Luftverschmutzung durch Abgase, von Lärm, Unfällen, Staus und Straßenschäden, nicht durch die Nutzer dieser Verkehrsart getragen werden, stellt einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil für den Straßenverkehr dar. Fairer Wettbewerb setzt die Entwicklung von Gebührensystemen voraus, durch die sichergestellt wird, daß allen Betreibern und allen Verkehrsarten die tatsächlichen Kosten, einschließlich der externen Kosten, angelastet werden. Die vollständige Internalisierung der externen Kosten ist jedoch nicht kurzfristig zu erreichen. Im übrigen hat die Kommission eine Mitteilung zum weiteren Konzept der Intermodalität vorgelegt⁷;

- (3) *durch finanzielle Unterstützung zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des kombinierten Verkehrs.* Artikel 3 Nummer 1 Buchstabe e) der Verordnung 1107/70⁸, der den Mitgliedstaaten die Gewährung staatlicher Beihilfen für Investitionen in Infrastruktur und Anlagen für den kombinierten Verkehr ermöglichte, trat Ende 1997 außer Kraft. Deshalb bereitet die Kommission derzeit eine Überarbeitung des rechtlichen Rahmens vor, um den Mitgliedstaaten die Gewährung bestimmter Hilfen für den kombinierten Verkehr zu ermöglichen. In der Zwischenzeit werden Beihilferegeln auf der Grundlage der Bestimmungen des EG-Vertrags, insbesondere der Artikel 77 und 92 Nummer 3 Buchstabe c), untersucht;
- (4) *durch Ausnahmen von Betriebsbeschränkungen und durch Kraftfahrzeugsteuerermäßigungen für im kombinierten Verkehr eingesetzte Straßenfahrzeuge.* Durch die Richtlinie 92/106/EWG

⁶ Mitteilung der Kommission über Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr, KOM(97) 242 endg.

⁷ Mitteilung der Kommission über Intermodalität und intermodalen Güterverkehr in der Europäischen Union, KOM(97) 243 endg. vom 29.05.1997.

⁸ Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, ABl. Nr. L 130 vom 15.06.1970, S. 1, in der durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 des Rates, ABl. Nr. L 84 vom 26.3.1997, S. 6, geänderten Fassung.

des Rates vom 7. Dezember 1992⁹ überarbeitete der Rat die gemeinsamen Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, insbesondere, um die Bedingungen für den Straßenzu- und -ablauf einer Beförderung im kombinierten Verkehr zu optimieren. Diese Maßnahmen können verbessert, ausgedehnt und harmonisiert werden. Derartige Verbesserungen sind das wichtigste Ziel dieses Vorschlages.

1.7 1997 legte die Kommission einen Bericht an den Rat über die Anwendung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vor¹⁰. Die Aussagen dieses Bericht können folgendermaßen zusammengefaßt werden:

- Das 1994 im kombinierten Verkehr beförderte Frachtvolumen ist beeindruckend: 7 640 000 TEU (20-Fuß-Einheiten); der Anstieg zwischen 1990 und 1994 betrug nahezu 60%.
- In Tonnenkilometern ausgedrückt entspricht dieses Frachtvolumen zwar lediglich ca. 5% des Straßengüterverkehrs, aber ca. 23% des Schienengüterverkehrs.
- Auf einigen — z.B. alpenquerenden — Strecken liegt der Anteil des kombinierten Verkehrs weit über dem Durchschnitt.
- Das beförderte Frachtvolumen stieg zwar an, im Hinblick auf Zuverlässigkeit und Preise kann der kombinierte Verkehr allerdings noch nicht immer mit dem Straßenverkehr konkurrieren.
- Die bisher zugunsten des kombinierten Verkehrs ergriffenen Maßnahmen sind beschränkt, und deren praktische Wirkung ist gering.
- Einige Mitgliedstaaten und Berufsorganisationen haben Vorschläge zur Verbesserung dieser Situation vorgelegt, deren teilweise Berücksichtigung im Rahmen einer Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates zweckmäßig ist.

1.8 Bestimmte Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs werden in einigen Mitgliedstaaten angewandt, in anderen hingegen nicht. Die unterschiedlichen Fördermaßnahmen werden in der "Paneuropäischen Studie über den kombinierten Verkehr"¹¹ erläutert.

⁹ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten, ABl. Nr. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

¹⁰ Bericht der Kommission an den Rat über die Anwendung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates, KOM(97) 372 vom 18. Juli 1997.

¹¹ Studie des *Internationalen Verbands für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße*, Brüssel, und der *Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr*, Frankfurt, März 1996. Die Studie wurde im Rahmen des PACT-Programms von der Kommission gefördert.

1.9 Maßnahmen zur Beschränkung anderer Verkehrsarten, insbesondere des reinen Straßenverkehrs, betrachtet die Kommission nicht als geeigneten Ansatz. Gründe hierfür sind u.a. die wirtschaftliche Bedeutung des Straßengüterverkehrs und der hohe Anteil von Kurzstreckenbeförderungen, die für den kombinierten Verkehr in der Regel unattraktiv sind. Die Förderung des kombinierten Verkehrs beeinträchtigt den Straßengüterverkehr nicht, sondern ist ein Mittel zur Erweiterung der Wahlmöglichkeiten für die Nutzer von Verkehrsdiensten durch Maßnahmen, die auch den beteiligten Kraftverkehrsunternehmen zugute kommen.

1.10 Die obigen Ausführungen verdeutlichen, daß die Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs verbessert werden sollten, um ihre Wirkung zu steigern und einen größeren Marktanteil für diese Verkehrsart erreichen zu können.

Die Kommission hat ihr neues Konzept zur Förderung des kombinierten Verkehrs auf zwei Konferenzen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten und Berufsorganisationen vorgestellt. Die Reaktionen auf dieses Konzept und die wichtigsten vorgeschlagenen Maßnahmen waren insgesamt positiv.

1.11 Dieses neue Konzept für die Richtlinie 92/106/EWG wird nachfolgend dargelegt.

2 ALLGEMEINE ZIELE DER BEIDEN VORSCHLÄGE FÜR RICHTLINIEN DES RATES

2.1 Ziel dieser Vorschläge ist eine verstärkte Nutzung des kombinierten Verkehrs statt eines stetigen Ausbaus des Straßenverkehrs.

2.2 Die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs und mithin dessen Attraktivität können auf verschiedene Weise verbessert werden. Die Maßnahmen, deren Berücksichtigung bei einer Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG zweckmäßig ist, betreffen den Straßenzu- und -ablauf im Rahmen aller Beförderungen im kombinierten Verkehr. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

2.3

- Ausdehnung der Kraftfahrzeugsteuerermäßigungen auf alle Beförderungen im kombinierten Verkehr;
- Aufhebung der z.B. am Wochenende bestehenden Verkehrsbeschränkungen für den Straßenzu- und -ablauf einer Beförderung im kombinierten Verkehr.

Um in allen EU-Mitgliedstaaten für Straßenzu- und -ablaufbeförderungen als Bestandteil des kombinierten Verkehrs ein höchstzulässiges Fahrzeuggewicht von mindestens 44 Tonnen zu ermöglichen, ist eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates erforderlich.

3 BEGRÜNDUNG DER RICHTLINIEN DES RATES

- 3.1 Die von der Gemeinschaft vorgeschlagenen Maßnahmen können im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip mittels fünf grundlegender Fragen analysiert werden.

- 3.2 Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Gemäß Artikel 74 EG-Vertrag verfolgen die Mitgliedstaaten eine gemeinsame Verkehrspolitik. Seit dem Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik von 1992 kann die Schaffung eines effizienten und nachhaltigen Verkehrssystems als Kernpunkt dieser Verkehrspolitik betrachtet werden. Die Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs als eine Alternative zum Langstreckengüter- und Schwerverkehr auf der Straße trägt zum Erreichen der entsprechenden politischen Ziele bei.

- 3.3 Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft und ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig?

Der Anteil des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs am Gesamtverkehr nimmt zu. Dabei handelt es sich vorwiegend um Langstreckenverkehr. Um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten aufgrund weitgehend unterschiedlicher Regelungen zu vermeiden, müssen die vorgeschlagenen Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene ergriffen werden.

Kombinierter Verkehr ist ferner komplexer als Verkehrsarten mit nur einem Verkehrsträger, da er Umschlagoperationen einschließt und oftmals unter Beteiligung verschiedener Betreiber aus mehreren Ländern erfolgt. Würden die Mitgliedstaaten grundlegend unterschiedliche Bestimmungen auf den Gebieten erlassen, für welche in diesem Dokument Maßnahmen vorgeschlagen werden, so würde dieser immanente Nachteil noch verstärkt und der kombinierte Verkehr verlöre gegenüber dem reinen Straßenverkehr an Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb bieten nur Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene die nötige Wirksamkeit.

Die Vorschläge werden auf der Grundlage von Artikel 75 EG-Vertrag vorgelegt und fallen daher in die alleinige Zuständigkeit der Gemeinschaft.

- 3.4 Welche Lösung ist angesichts der Möglichkeiten der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten am wirksamsten?

Viele Beförderungen im kombinierten Verkehr erstrecken sich über mehrere Staaten, und hier gilt der Grundsatz: Eine Kette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied. Wenn bestimmte Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs nicht in allen Staaten eines Verkehrskorridors angewandt werden, wird die Gesamteffizienz entsprechender Beförderungen beeinträchtigt. Einzelstaatliche Maßnahmen sind demzufolge nicht wirksam.

Die effizienteste Lösung besteht in der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zugunsten der Straßenzu- und -ablaufbeförderungen im kombinierten Verkehr im Rahmen der Richtlinie 92/106/EWG sowie in der Änderung der Richtlinie 96/53/EG¹² des Rates, soweit die höchstzulässigen Gewichte betroffen sind.

3.5 Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Um die notwendigen Ergebnisse zu erreichen, sind gemeinschaftsweite ordnungspolitische Maßnahmen erforderlich, nämlich die Änderung der bestehenden Richtlinien 92/106/EWG und 96/53/EG des Rates.

3.6 Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie?

Die beiden Vorschläge erhalten die Form von Richtlinien.

4 ERLÄUTERUNG EINZELNER ARTIKEL DER BEIDEN VORGESCHLAGENEN RICHTLINIEN DES RATES

Änderungen der Richtlinie 92/106/EWG

4.1 Artikel 1 — Bestimmung des Begriffs "kombinierter Verkehr"

Es wird vorgeschlagen, die Begriffsbestimmung in Artikel 1 eng an die derzeitige Begriffsbestimmung der Richtlinie 92/106/EWG anzulehnen.

Die derzeitige Formulierung "bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten" wirft ein Problem auf. Nimmt man diese wörtlich, so sind Beförderungen innerhalb eines Mitgliedstaats sowie zwischen EU-Mitgliedstaaten und Drittstaaten ausgenommen, selbst wenn der größte Streckenabschnitt in der Gemeinschaft im Binnenschiffs-, Kurzstreckensee- oder Schienenverkehr zurückgelegt wird. Es wird eine eng an Artikel 75 EG-Vertrag angelehnte Formulierung vorgeschlagen, da der einheitliche Verkehrsbinnenmarkt auch den kombinierten Verkehr innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats einschließt. Der Güterverkehr von und nach Drittstaaten fällt ebenfalls unter diese Definition, wenn dieser die gleichen Bedingungen wie andere Beförderungen im kombinierten Verkehr erfüllt und so zur Nachhaltigkeit des Verkehrs beiträgt. Deshalb werden Beförderungen im kombinierten Verkehr, die eine Beförderung im Binnenschiffs-, Kurzstreckensee- oder Schienenverkehr außerhalb der Gemeinschaft und eine Straßenzu- und -ablaufbeförderung in einem Mitgliedstaat umfassen, einbezogen. Soweit für eine solche Beförderung Marktzugang gewährt wurde, ist die auf Gemeinschaftsgebiet zurückgelegte Strecke ebenfalls integraler Bestandteil des einheitlichen Verkehrsbinnenmarktes.

In der Regel sollten Beförderungen im kombinierten Verkehr entweder kurze Straßenzu- und -ablaufbeförderungen umfassen, oder die im See-, Schienen oder

¹² Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 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, ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

Binnenschiffsverkehr zurückgelegten Strecken sollten den größten Teil einer Beförderung im Straßenverkehr ersetzen können. Die Begrenzung der insgesamt auf der Straße zurückgelegten Strecke auf einen bestimmten Prozentsatz bietet eine realistische Möglichkeit für den kombinierten Kurzstreckenverkehr und mehr Freiheit für den Langstreckenverkehr. Diese Verhältnismäßigkeit unabhängig vom Ort der Straßenbeförderung ist für den Binnenmarkt zweckmäßig. Einerseits sind lange Straßenzu- und -ablaufbeförderungen weder verkehrspolitisch wünschenswert noch im Interesse der Kraftverkehrsunternehmen. Andererseits sind nicht alle Terminalnetze dicht gewebt. Angesichts der durchschnittlich im kombinierten Verkehr Schiene-Straße zurückgelegten Entfernung von 780 km scheinen Straßenzu- und -ablaufbeförderungen von etwas mehr als 150 km angemessen. Daraus ergibt sich eine Begrenzung der Länge einer Straßenzu- und -ablaufbeförderung auf 20% der mit einer anderen Verkehrsart zurückgelegten Strecke. Für den begleiteten Verkehr (z.B. rollende Landstraße) ergeben sich in der Praxis nur geringere Vorteile aus dieser Richtlinie, da der Straßenabschnitt solcher Beförderungen oftmals einen großen Teil der Gesamttransportstrecke ausmacht.

Kombinationen von Straßenverkehr und Hochsee-Containerschiffsverkehr sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen, da durch diese Art intermodalen Verkehrs keine gleichwertigen (d.h. wirtschaftlichen) Beförderungen auf der Straße ersetzt werden. Dasselbe sollte für den Kurzstrecken-Fährverkehr gelten. Diese allgemeine Anforderung ersetzt das gegenwärtig geltende Minimum von 100 km für die Seestrecke.

Es wird vorgeschlagen, den Anwendungsbereich der Richtlinie zu begrenzen und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, deren Vorteile auf liberalere Weise auf die in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführten (Abschnitte von) Beförderungen im kombinierten Verkehr auszudehnen. Andererseits kann ein Mitgliedstaat nach dem Protokoll über den Beitritt Österreichs zur Gemeinschaft (Protokoll Nr. 9, Artikel 1 Buchstabe f)) die zusätzlichen Recht und damit auch die Pflichten aus einer geänderten Richtlinie begrenzen, wenn ein bestimmter Straßenabschnitt nur im Transit zurückgelegt wird.

Ferner wird eine Reihe technischer Probleme im Zusammenhang mit der derzeitigen Definition des Begriffs "kombinierter Verkehr" in Richtlinie 92/106 behoben. Die Formulierung "Straßenzu- und -ablauf" bzw. "Zu- und Ablauf auf der Straße" führt zu Problemen, wenn eine Straßenzu- und -ablaufbeförderung stattfindet und wenn andere Verkehrsarten kombiniert werden, z.B. der Schienen- und Binnenschiffsverkehr. Deshalb wird vorgeschlagen, die fraglichen Formulierungen zu vermeiden und in der betreffenden Passage die Formulierung "und/oder auf der Straße" an die Aufzählung der anderen Verkehrsträger anzuschließen. Ferner wird in der Passage "auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See" die Konjunktion "oder" durch "und/oder" ersetzt, da nicht in allen Sprachen wie im Französischen mit "ou" ein deutlich "einschließendes oder" existiert. Die vorgeschlagene Lösung bringt jedoch die Notwendigkeit mit sich, die Worte "nacheinander Strecken auf verschiedenen Verkehrswegen" hinzuzufügen, um sicherzustellen, daß mindestens zwei Verkehrsträger genutzt werden.

4.2 Artikel 2 — Rechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr

Artikel 1 Satz 1 sowie Artikel 2 und 4 müssen an das nun stärker liberalisierte Umfeld des gemeinschaftlichen Straßenverkehrsmarktes angeglichen werden. Deshalb wird vorgeschlagen, sie durch eine allgemeine Bezugnahme auf die entsprechenden Gemeinschaftsbestimmungen zum Marktzugang und Zugang zum Beruf sowie auf andere Rechtsvorschriften zum Güterkraftverkehr¹³ in einem neuen Artikel 2 zu ersetzen.

4.3 Artikel 3 — Beförderungsdokumente

Gegenwärtig erfolgt durch die Bezugnahme auf die Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen¹⁴ eine mittelbare Beschreibung des Beförderungsdokuments, das benötigt wird, um die Erfüllung der Kriterien von Artikel 1 nachzuweisen. Deshalb wurde der Artikel über Beförderungsdokumente zum Nachweis des Vorliegens einer Beförderung im kombinierten Verkehr gemäß Artikel 1 zeitgemäßer formuliert und dessen Geltungsbereich allgemein auf alle Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgedehnt. Durch Artikel 3 werden keine neuen Dokumente eingeführt, sondern es wird auf die von der Industrie für den kombinierten Verkehr verwendeten Dokumente Bezug genommen, soweit aus diesen die Route und der Bestimmungsort deutlich hervorgehen. Dabei könnte es sich um Frachtbriefe für den kombinierten Verkehr oder Beförderungsscheine wie CIM/UIRR oder Intercontainer-Frachtpapiere handeln.

4.4 Artikel 5 — Berichterstattung

Die bestehende Regelung zur Berichterstattung ist unbefriedigend:

- Der Bericht sollte sich auf längerfristige Erfahrungen stützen.
- Aufgrund der Entwicklung des Sektors sind die vorhandenen Dienste heute zu zahlreich, als daß deren individuelle Untersuchung zweckmäßig wäre.
- Die Zählung von Wechselaufbauten, Containern (oftmals als Beförderungseinheit bezeichnet) und Fahrzeugen ist nicht mehr zeitgemäß.
- Ein aussagefähiger Vergleich mit dem Straßengüterverkehr, bei dem es sich überwiegend um Kurzstreckenverkehr handelt, ist über Tonnen nicht möglich.

Deshalb sollte alle drei Jahre Bericht erstattet werden, die Anzahl der Fahrzeuge und Beförderungseinheiten sollte in 20-Fuß-Einheiten (TEU) ausgedrückt werden und die Verkehrsleistung sollte in Tonnenkilometern quantifiziert werden.

¹³ Z.B. die Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 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, ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

¹⁴ EWG Rat: Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz (3) des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, ABl. Nr. 52 vom 16.08.1960 S. 1121.

4.5 Artikel 6 — Steuerermäßigungen

Das Hauptproblem im Hinblick auf die bestehende Bestimmung liegt darin, daß deren praktische Anwendung in vielen Steuersystemen auf die rollende Landstraße und derzeit lediglich auf die Schienenstrecke innerhalb des Mitgliedstaats der Zulassung des Straßenfahrzeugs beschränkt ist. Deshalb sind die Auswirkungen auf die Entwicklung des kombinierten Verkehrs gering. Die derzeit auf freiwilliger Basis für bestimmte Zugmaschinen gewährte Steuerermäßigung zwingt Kraftverkehrsunternehmer in den wenigen Staaten, in denen sie überhaupt angewandt wird, zu inflexiblem Flottenmanagement.

Durch Artikel 6 soll der Anwendungsbereich jener Maßnahme ausgedehnt werden, so daß die Mitgliedstaaten zur Ermäßigung oder Erstattung bestimmter Steuern verpflichtet sind. Der Geltungsbereich wird auf alle Arten von kombiniertem Verkehr ausgedehnt, da nicht nur der Schienenverkehr, sondern auch der Binnenschiffs- und der Kurzstreckenseeverkehr einen Beitrag zur Verwirklichung nachhaltiger Mobilität leisten können. Was die Kraftfahrzeugsteuer angeht, so ist nur von dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, eine pauschale Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer für jeden Umschlag auf seinem Hoheitsgebiet zu gewähren. Aus steuerlicher Sicht ist die Maßnahme zu rechtfertigen, da für die Strecke der Beförderung per Bahn oder Schiff keine Straßen zur Güterbeförderung benutzt werden. Definitionsgemäß muß beim kombinierten Verkehr der Straßenzu- und -ablauf als Bestandteil einer Beförderung im kombinierten Verkehr begrenzt sein. Diese Definition gewährleistet, daß die Hauptstrecke tatsächlich auf der Schiene, einer Binnenwasserstraße oder auf See zurückgelegt wird. Vorwiegend im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeuge legen in Durchschnitt 25 000 km jährlich auf der Straße zurück. Die für diese Fahrzeuge entrichtete Kraftfahrzeugsteuer ist unverhältnismäßig hoch, da im Langstrecken-Güterkraftverkehr eingesetzte Fahrzeuge ein Vielfaches dieser Strecke zurücklegen.

Solange die externen Kosten des Straßenverkehrs nicht vollständig internalisiert sind, bestehen ferner Gründe, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs durch Steuerermäßigungen zu verbessern. Eine allgemein anerkannte Quantifizierung ist derzeit jedoch nicht möglich.

Eine angemessene Steuerermäßigung würde in Relation zu den Umladekosten stehen, da diese typische Zusatzkosten des kombinierten Verkehrs sind. Sie bewegen sich im unbegleiteten kombinierten Verkehr derzeit für eine in einem üblichen Binnenterminal umgeschlagene Einheit in der Größenordnung von 18 bis 40 ECU. Je kürzer die Beförderung im kombinierten Verkehr ist, um so stärker schlagen die Umladekosten zu Buche. Wird eine Steuerermäßigung in Höhe der Umladekosten gewährt, so fällt diese demnach mit abnehmender Beförderungsstrecke mehr ins Gewicht. Auf diese Weise kann die Mindeststrecke, auf der der kombinierte Verkehr wettbewerbsfähig ist, gesenkt werden.

Da die Kraftfahrzeugsteuern der neuen Mitgliedstaaten Österreich, Finnland und Schweden von der Richtlinie 92/106/EWG nicht erfaßt werden, sollte bei der ersten Änderung derselben die in Artikel 6 Absatz 3 angeführte Liste der Steuern

aktualisiert werden. Die in der Richtlinie 93/89/EWG des Rates¹⁵ genannten Benutzungsgebühren werden auch in Artikel 6 Absatz 3 der geänderten Richtlinie erwähnt. In den Mitgliedstaaten, die diese Gebühren erheben, sollte für jede Nutzung eines Terminals für den kombinierten Verkehr eine Ermäßigung in Höhe eines Tagessatzes dieser Benutzungsgebühren gewährt werden. Bereits 6 Mitgliedstaaten mit Eurovignette (B, DK, D, L, NL und S) haben sich bereit erklärt, für im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeuge freiwillig Gebührenbefreiungen oder -ermäßigungen zu gewähren.

In jedem Fall sollten Ermäßigungen von Steuern und Benutzungsgebühren auf die Höhe der entsprechenden Kraftfahrzeugsteuer bzw. Benutzungsgebühr begrenzt sein, die ansonsten für die Zugmaschine oder jedes andere für einen bestimmten Zeitraum im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeug fällig wäre. Die Anwendung einer solchen Regelung wäre verwaltungstechnisch einfach; die Operateure des kombinierten Verkehrs verfügen über Verzeichnisse der Kunden und Beförderungen, auf deren Grundlage solche Ermäßigungen gewährt werden könnten.

Eine Alternative zu obligatorischen Steuerermäßigungen liegt darin, die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten zur freiwilligen Gewährung von Steuernachlässen zu erweitern. Da in dem Bericht über die Anwendung der Richtlinie 92/106¹⁶ festgestellt wird, daß die Mitgliedstaaten keinen Gebrauch von den Steuerbestimmungen machen, die derzeit mit Ausnahme der Bestimmungen für den Bahntransport besteufter Fahrzeuge fakultativ sind, wurde dieser Weg nicht beschritten.

4.6 Artikel 9a

Mehrere Mitgliedstaaten verhängen für schwere Lkw Verkehrsbeschränkungen bei Nacht, an Wochenenden und Feiertagen. Teilweise bestehen Ausnahmen für den kombinierten Verkehr mit Beteiligung des Schienenverkehrs; ferner bestehen bereits zahlreiche andere Ausnahmen. Bislang wird über diese Beschränkungen und entsprechende Ausnahmeregelungen auf einzelstaatlicher oder lokaler Ebene entschieden, was für den kombinierten Verkehr zu organisatorischen Problemen führt.

Die Schwierigkeiten, denen der kombinierte Verkehr an einem Sonntagabend gegenübersteht, illustrieren diese Problematik. Derzeit geltende Wochenendfahrverbote enden meist um zehn Uhr abends; für Züge, die am nächsten Morgen an einem Industriebetrieb sein sollen, ist dies zu spät, um nun noch die Ankunft eines Lkw und das Verladen abzuwarten. In solchen Fällen kann ein Schienenverkehrsdienst sonntagabends nicht angeboten werden. Deshalb ist der

¹⁵ Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten, ABl. Nr. L 279 vom 12.11.1993, S. 32. Diese Richtlinie wurde vom Europäischen Gerichtshof aufgehoben, ihre Bestimmungen gelten jedoch bis zur Verabschiedung einer neuen Richtlinie durch den Rat.

¹⁶ Bericht der Kommission an den Rat über die Anwendung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992, KOM(97) 372 endg. vom 18. Juli 1997.

kombinierte Verkehr hier gegenüber dem Straßenverkehr im Nachteil, denn ein Lkw kann um 22 Uhr abfahren und am nächsten Morgen am Ziel sein.

Die Kommission hat einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates über ein transparentes System harmonisierter Vorschriften zur Beschränkung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs auf bestimmten Straßen¹⁷ vorgelegt. Gemäß Artikel 4 dieses Vorschlages, in dem auf dessen Anhang I verwiesen wird, sind "Fahrzeuge, die im kombinierten Verkehr gemäß der Richtlinie 92/106/EWG des Rates eingesetzt werden" von den in Artikel 3 Absätze 2, 4, 6 und 7 Buchstabe a) genannten Fahrbeschränkungen auf dem transeuropäischen Straßennetz ausgenommen. Durch den vorliegenden Vorschlag für eine Richtlinie werden diese Ausnahmen unter bestimmten Bedingungen auf andere Straßen ausgedehnt.

Durch den Vorschlag, Straßenzu- und -ablaufbeförderungen als Bestandteile des kombinierten Verkehrs in Artikel 9a von Verkehrsbeschränkungen bei Nacht, an Wochenenden und Feiertagen sowie bei starker Luftverschmutzung auszunehmen, sollen organisatorische Schwierigkeiten verringert werden. Wenn diese Ausnahmen allgemein und verbindlich werden, ist dies ein Schritt, der den kombinierten Verkehr fördert und dessen Geschwindigkeit, Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit verbessert. Da die Straßenzu- und -ablaufbeförderungen als Bestandteile des kombinierten Verkehrs (definitionsgemäß) relativ kurz sind, sind die insgesamt entstehenden Nachteile begrenzt, während diese Maßnahme die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem reinen Straßenverkehr verbessert. Die Formulierung bezieht sich auf das gesamte Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten.

Ferner könnten lokale Umweltbelastungen vermindert werden, da die Mitgliedstaaten verlangen können, daß diese Fahrzeuge die strengsten, für Neufahrzeuge geltenden Lärm- und Schadstoffemissionsgrenzwerte einhalten. Falls aufgrund starker Luftverschmutzung oder anderer außergewöhnlicher Umstände jeglicher Privatverkehr untersagt ist, sollte auch der kombinierte Verkehr verboten sein.

4.7 Änderungen der Richtlinie 96/53/EG des Rates¹⁸

Es wird vorgeschlagen, bestimmte Ausnahmen von den in Richtlinie 96/53/EG festgelegten derzeit geltenden Regelungen im Hinblick auf die höchstzulässigen Gewichte zu ermöglichen. Wenn in allen Mitgliedstaaten im Straßenverkehr als Bestandteil des kombinierten Verkehrs ein höchstzulässiges Fahrzeuggewicht von 44 Tonnen erlaubt wird, so trägt dies auf verschiedene Weise zur Verbesserung der Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs bei.

- Diese Ausnahme gilt gegenwärtig nur für die Beförderung von 40-Fuß-ISO-Containern, die in erster Linie Hochseeladeeinheiten sind. Sie kommt dem kombinierten Verkehr in stärkerem Maße zugute, wenn diese Ausnahme für

¹⁷ KOM(98) 115 vom 10.3.1998.

¹⁸ ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S 59.

alle im Straßenzu- oder -ablauf einer Beförderung im kombinierten Verkehr eingesetzten Straßenfahrzeuge ungeachtet der Ladeeinheit und des Fahrzeugaufbaus gelten. Insbesondere 20-Fuß- und 7-m-Tankeinheiten sowie lange Wechselbehälter von bis zu 13,60 m Länge könnten dann mit voller Kapazität genutzt werden. Diese stellen wichtige Marktsegmente dar, für die die gleichen technischen Erwägungen gelten wie für 40-Fuß-ISO-Container. Nach den vorgeschlagenen Bestimmungen müssen vollständig beladene Ladeeinheiten in keinem Mitgliedstaat vor der Ankunft am Bestimmungsort entladen werden.

- Verkehrsunternehmer hätten die Gewißheit, daß sie bei allen Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne dieser Richtlinie in der gesamten Gemeinschaft Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 44 Tonnen einsetzen können.
- Insbesondere im kurzen Straßenzu- und -ablauf sind die Kosten pro Tonnenkilometer im Vergleich zum Langstrecken-Straßengüterverkehr hoch. Durch eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts wird die Schwellenentfernung gesenkt, über der der kombinierte Verkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr wettbewerbsfähig ist.
- Aufgrund des zusätzlichen Gewichts eines Containers oder Wechselbehälters werden etwa zwei Tonnen zusätzlich benötigt, um die Ladekapazität dieser Beförderungseinheiten für den kombinierten Verkehr an Straßenverkehrs-Beförderungsmittel anzugleichen.

Zur Vermeidung eventueller zusätzlicher Straßenbeschädigungen durch das zulässige Gesamtgewicht von 44 Tonnen sind spezifische Maßnahmen erforderlich. Daher ist Artikel 1 Absatz 3 für Fahrzeuge mit (Zugstangen-) Anhängern kohärent mit einem Kommissionsvorschlag zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge¹⁹, wonach diese Fahrzeuge mit 6 Achsen, in der Regel mit Doppelbereifung auf der Antriebsachse und mit straßenschonender Federung ausgerüstet sein müssen.

Um die Gleichbehandlung von 40-Fuß-ISO-Containern und anderen Beförderungseinheiten in der Gemeinschaft zu gewährleisten, wird durch Artikel 1 Absatz 4 ein höchstzulässiges Gewicht von 44 Tonnen für dreiachsige Motorfahrzeuge mit zwei- oder dreiachsigen Sattelanhängern ermöglicht. Diese können Güter direkt oder in Wechselbehältern sowie in ISO-Containern mit einer Länge von weniger als 40 Fuß befördern.

Da in vielen Mitgliedstaaten zweiachsige Zugmaschinen verwendet werden, wird durch Artikel 1 Absatz 5 dem zusätzlichen Gewicht von zwei Tonnen eines Containers oder Wechselbehälters Rechnung getragen, indem ein Fahrzeuggewicht von 42 Tonnen zugelassen wird, was nicht zwingend zu Überschreitungen der Achslast führt. Würde für die Verwendung zweiachsiger Zugmaschinen ein Fahrzeuggewicht von 44 Tonnen zugelassen, so könnte dies zur Überschreitung der Achslast führen.

¹⁹ ABl. Nr. C 38 vom 8.2.1992, S. 3.

5 KONSOLIDIERUNG

Da es sich hierbei um die erste vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates seit der Konsolidierung 1992 handelt, wäre eine weitere Konsolidierung verfrüht. Die Richtlinie 96/53/EG des Rates wird ebenfalls erstmals seit der Konsolidierung 1996 geändert.

6 BEDEUTUNG FÜR DEN EWR

Gemäß Artikel 99 des EWR-Übereinkommens wurden die EFTA-Staaten zu dem Vorschlag gehört.

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

(98/C 261/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(1998) 414 endg. — 98/0226(SYN)

(Von der Kommission vorgelegt am 10. Juli 1998)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 und Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c EG-Vertrag,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten⁽¹⁾ wurden Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs eingeführt und verlängert.

Die Wirkung bestehender Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Wettbewerbsstellung des kombinierten Verkehrs ist unzureichend; diese Maßnahmen sollten verbessert werden, um im Güterverkehr Anreize zu schaffen für eine Verlagerung des größten Streckenabschnitts von der Straße auf Verkehrsträger wie die Bahn, die Binnen- und die Seeschifffahrt, die umweltfreundlicher, sicherer, energieeffizienter und weniger überlastet sind.

Gemäß dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im Sinne von Artikel 3b EG-Vertrag besteht die wirksamste Möglichkeit zur Verbesserung der Wettbewerbsstellung des kombinierten Verkehrs als Gesamtheit ohne Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten in einer Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 92/106/EWG.

Die Definition des Begriffs „kombinierter Verkehr“ muß geändert werden, um sie mit dem EG-Vertrag in Über-

einstimmung zu bringen und um zu gewährleisten, daß die auf der Straße zurückgelegte Strecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr möglichst kurz ist. Die Einbeziehung bestimmter Arten von Hochseeverkehr und Kurzstrecken-Fährverkehr in die Definition des Begriffs „kombinierter Verkehr“ ist zu vermeiden, da durch diese Verkehrsarten keine Beförderungen auf der Straße ersetzt werden.

Im kombinierten Verkehr werden Straßen in geringerem Maße in Anspruch genommen als beim reinen Straßengüterverkehr, da der größte Teil der Beförderung nicht auf der Straße erfolgt. Deshalb sind Erstattungen und Ermäßigungen bestimmter Steuern und Gebühren gerechtfertigt.

Angeichts des Umstands, daß die Binnenschifffahrt und der Kurzstreckenseeverkehr ebenfalls einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten können, sollten Erstattungen und Ermäßigungen bestimmter Steuern und Gebühren auf alle Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgedehnt werden.

Gemeinschaftsweite Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen bei Nacht, an Wochenenden und Feiertagen sowie bei starker Luftverschmutzung für den kombinierten Verkehr sind gerechtfertigt, um die Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit kombinierter Verkehrsdienste gemeinschaftsweit sicherzustellen, sowie auch angesichts der Tatsache, daß bei diesen Beförderungen der größte Teil der Strecke nicht auf der Straße zurückgelegt wird und daß die für die Straßenzu- und -ablaufbeförderungen benutzten Fahrzeuge in bestimmten Fällen den neuesten Lärm- und Schadstoffemissionsnormen unterworfen werden können —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 92/106/EWG des Rates wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

(1) Als „kombinierter Verkehr“ gelten Güterbeförderungen von, nach oder in einem Mitgliedstaat, bei

⁽¹⁾ ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechsellaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge nacheinander Strecken auf verschiedenen Verkehrswegen, und zwar auf der Schiene und/oder auf einer Binnenwasserstraße und/oder auf See und/oder auf der Straße, zurücklegt, sofern

— jeder einzelne auf der Straße zurückgelegte Abschnitt nicht mehr als 20 % der insgesamt mit dem bzw. den anderen genannten Verkehrsträger(n) zurückgelegten Strecke ausmacht;

— für den im See- oder Binnenschiffsverkehr zurückgelegten Streckenabschnitt eine gleichwertige Beförderungsmöglichkeit im Straßenverkehr besteht.

(2) Der per Schiff zurückgelegte Abschnitt, der in einer wirtschaftlichen Beförderung — z. B. im Seeverkehr oder Kurzstrecken-Fährverkehr — mindestens zur Hälfte unvermeidlich ist, ist vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

(3) Unbeschadet internationaler Übereinkommen mit Drittstaaten unterliegen Beförderungen im kombinierten Verkehr, die teilweise auf dem Gebiet der Gemeinschaft und teilweise im Hoheitsgebiet eines Drittstaates oder mehrerer Drittstaaten erfolgen, den Bestimmungen dieser Richtlinie.

(4) Die Mitgliedstaaten können die Rechte und Pflichten aus dieser Richtlinie auf alle anderen Beförderungen im kombinierten Verkehr gemäß der Definition in ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausdehnen, soweit diese Beförderungen im kombinierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet erfolgen.

(5) Die Mitgliedstaaten können die Rechte aus dieser Richtlinie beschränken, falls ein Straßenabschnitt von über 100 km auf ihrem Hoheitsgebiet nur im Transit zurückgelegt wird.“

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

Soweit diese Richtlinie nichts anderes bestimmt, gelten für die Zu- und Ablaufstrecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr alle Gemeinschaftsregeln zum Zugang zum Straßengüterverkehrsmarkt und zum Beruf des Verkehrsunternehmers (*) sowie alle Regeln zum Gütertransport mit Straßenfahrzeugen.

(*) — Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt (ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1).

— Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 1).

— Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers (ABl. L 124 vom 23.5.1996, S. 1).“

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Den zuständigen Behörden ist auf Verlangen ein Nachweis darüber vorzulegen, daß die betreffende Beförderung im kombinierten Verkehr erfolgt. Dieser Nachweis besteht in einem ausgefüllten Frachtbrief für den kombinierten Verkehr, aus dem hervorgeht, daß die Beförderung der obigen Definition des Begriffs ‚kombinierter Verkehr‘ entspricht. Der Streckenverlauf, einschließlich der Be- und Entladepunkte der Beförderung auf der Straße, für welche Vergünstigungen beantragt werden, sowie alle Umladeterminale sind anzugeben.“

4. Artikel 4 wird gestrichen.

5. In Artikel 5 Absatz 1 wird die Angabe „zwei“ durch „drei“ ersetzt, und in Absatz 2 werden die ersten drei Gedankenstriche durch folgenden Gedankenstrich ersetzt:

„— die Anzahl der Fahrzeuge, Wechselbehälter und Container, ausgedrückt in 20-Fuß-Einheiten.“

6. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die in Absatz 3 aufgeführten Steuern und Benutzungsgebühren für Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger, Sattelanhänger) nach folgenden Regeln pauschal ermäßigt oder erstattet werden oder Befreiung hiervon gewährt wird, wenn diese im kombinierten Verkehr im Sinne von Artikel 1 eingesetzt werden:

— Die in Absatz 1 genannten Steuerermäßigungen oder -erstattungen werden in Höhe von mindestens 18 ECU von dem Mitgliedstaat gewährt, in welchem die Fahrzeuge zugelassen sind, wenn auf seinem Hoheitsgebiet ein Terminal für den kombinierten Verkehr genutzt wird.

— Auf in Absatz 3 genannte wöchentliche, monatliche oder jährliche Benutzungsgebühren gewährt

der Mitgliedstaat, in dem diese bezahlt werden, eine Ermäßigung in Höhe eines Tagessatzes für jede Benutzung eines Terminals für den kombinierten Verkehr auf seinem Hoheitsgebiet.

- Mitgliedstaaten, die tägliche Benutzungsgebühren erheben, gewähren für Fahrzeuge, die auf ihrem Hoheitsgebiet ein Terminal für den kombinierten Verkehr benutzen, eine Befreiung hiervon.
- Allerdings sind für einen bestimmten Zeitraum Ermäßigungen oder Erstattungen von Steuern und Ermäßigungen von Benutzungsgebühren auf die Höhe der entsprechenden Kraftfahrzeugsteuer bzw. Benutzungsgebühr begrenzt, die ansonsten für die Zugmaschine und jedes andere im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeug fällig wäre.“

7. In Artikel 6 Absatz 3 werden folgende Gedankenstriche eingefügt:

„— Österreich:

Kraftfahrzeugsteuer

— Finnland:

a) Moottoriajoneuvovero

b) Windscreen sticker tax

— Schweden:

Vagtrafikskatt

— Benutzungsgebühren im Sinne von Richtlinie 93/89/EWG (*) Artikel 2 und 7.

(*) Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 32).“

8. Es wird folgender Artikel 9a eingefügt:

„Artikel 9a

(1) Fahrzeuge zum Gütertransport sind von allen an Wochenenden, bei Nacht, an gesetzlichen Feiertagen sowie bei starker Luftverschmutzung geltenden Verkehrsbeschränkungen ausgenommen, solange sie im kombinierten Verkehr im Sinne von Artikel 1 eingesetzt sind.

(2) Falls auf bestimmten Straßen der Güterverkehr aus Lärmschutzgründen verboten ist, können die Mitgliedstaaten jedoch verlangen, daß die auf ihrem Hoheitsgebiet in Straßenzu- und -ablaufbeförderungen eingesetzten und nach Absatz 1 von Beschränkungen ausgenommenen Fahrzeuge folgende Lärmschutzanforderungen erfüllen: Sie müssen nach Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten einer neuen Norm den

gemeinschaftlichen Lärmemissionsschutznormen für die Erstinbetriebnahme von Fahrzeugen nach der Richtlinie 70/157/EWG (*) in der aktuellen Fassung entsprechen. Bei Verkehrsbeschränkungen aufgrund starker Luftverschmutzung gemäß der Richtlinie 96/62/EG (**) kann die Einhaltung der Norm gemäß der Richtlinie 88/77/EWG (***) für Neufahrzeuge ebenfalls nach Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten einer neuen Norm verlangt werden.

(3) Absatz 1 gilt nicht im Fall eines allgemeinen Fahrverbots, das jegliche Nutzung privater Fahrzeuge untersagt:

(*) Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 16).

(**) Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55).

(***) Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33).“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie zum 1. Juli 2000 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet bestehen oder erlassen werden.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen

unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie

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.

Dokumenten-Nr. 98007

Richtlinienvorschlag

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Der vorgeschlagene Rechtsakt stützt sich hauptsächlich auf Artikel 75 EG-Vertrag. Die Entwicklung eines effizienten und nachhaltigen Verkehrssystems kann als zentrales Element der im EG-Vertrag vorgesehenen gemeinsamen Verkehrspolitik betrachtet werden. Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs tragen besonders zum Erreichen von Nachhaltigkeit im Verkehr bei, indem sie die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs als Alternative zum Straßenverkehr auf langen und/oder stark belasteten Strecken verbessern.

Der kombinierte Verkehr wird vorwiegend für Langstreckenbeförderungen genutzt, die sich oftmals auf zwei oder mehr Mitgliedstaaten erstrecken. Um sicherzustellen, daß für die gesamte Strecke die gleichen Bestimmungen gelten, ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft notwendig.

Das wichtigste Ziel des Vorschlags besteht in einer verstärkten Nutzung des kombinierten Verkehrs als Alternative zu einem stetig steigenden Verkehrsanteil des Straßenverkehrs. Deshalb werden zwei Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen betreffen Straßenzu- und -ablaufbeförderungen als Bestandteil aller Beförderungen im kombinierten Verkehr. Die Steuerbestimmungen der Richtlinie 92/106/EWG sollen ausgeweitet werden, um Ermäßigungen von Kraftfahrzeugsteuern und Straßenbenutzungsgebühren zu ermöglichen; ferner sollen solche Beförderungen von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten ausgenommen werden.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Betroffene

- Die Maßnahme kommt Nutzern von Güterverkehrsdiensten (Verlader, Spediteure) in Form wirtschaftlicherer Beförderungen im kombinierten Verkehr zugute.
- Die Maßnahme kommt den im kombinierten Verkehr tätigen Verkehrsunternehmen und den beteiligten Kraftverkehrsunternehmen in Form von Kostensenkungen und gesteigerter Flexibilität zugute.

Die Förderung des kombinierten Verkehrs beeinträchtigt den Straßengüterverkehr nicht, da keine Beschränkungen desselben vorgeschlagen werden. Am kombinierten Verkehr beteiligte Kraftverkehrsunternehmen profitieren durch die Ausnahme von Beschränkungen sowie von höheren Steuerermäßigungen.

- Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)

Die Maßnahme fördert kleine und mittlere Unternehmen, da diese sich zunehmend am kombinierten Verkehr beteiligen. Die jüngst im Rahmen des PACT-Programms gesammelten Erfahrungen im Hinblick auf die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft für innovative Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs haben gezeigt, daß viele KMU an Projekten im Bereich des kombinierten Verkehrs beteiligt sind.

Der kombinierte Verkehr bietet viele Marktnischen für kleinere Betreiber.

Kraftverkehrsunternehmen in der Gemeinschaft betreiben durchschnittlich 4,4 Fahrzeuge.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Es werden keine verbindlichen Anforderungen an Verkehrsunternehmen allgemein eingeführt. Die Unternehmen, die die neuen Vorteile nutzen möchten, müssen den zuständigen Behörden auf Verlangen den Nachweis erbringen, daß die Beförderung auf der Straße Teil einer Beförderung im kombinierten Verkehr ist; ferner müssen sie die Beförderungen im kombinierten Verkehr in Übereinstimmung mit den festgelegten Regeln durchführen.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

- Beschäftigungslage

Der Vorschlag hat voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die Gesamtbeschäftigung. Eine Verschiebung von unimodalem Langstrecken-Güterkraftverkehr auf Straßenzu- und -ablaufbeförderungen kann zum Abbau einiger Arbeitsplätze im Güterkraftverkehr führen. Andererseits werden von den im kombinierten Verkehr tätigen Unternehmen und den Terminalbetreibern mehr Arbeitsplätze geschaffen, und der kombinierte Verkehr ist für die Bahn und die Binnenschifffahrt die beste Möglichkeit zur Arbeitsplatzsicherung.

- Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Auf einigen Strecken wird der Anteil des kombinierten Verkehrs wahrscheinlich ansteigen, und insgesamt wird die Maßnahme das Wachstum des kombinierten Verkehrs begünstigen. Durch die Entlastung des Straßenverkehrs und die Verringerung der

externen Kosten und des Energieverbrauchs wird die Wettbewerbsstellung der europäischen Wirtschaft insgesamt verbessert.

- Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen

Durch den Vorschlag soll die Attraktivität des kombinierten Verkehrs gesteigert werden. Dies wird zu Investitionen in neue Logistikketten sowie in innovative Technologien für Telematik, Terminals und Transportmittel führen. Die erweiterten Möglichkeiten auf diesem Markt werden neue Betreiber anziehen.

5. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)*

Da keine verbindlichen Anforderungen an Verkehrsunternehmen allgemein eingeführt werden, sind diesbezüglich keine spezifischen Maßnahmen vorgesehen.

Konsultation

6. *Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen*

Zum technischen Kern des Vorschlages wurde eine Konsultationssitzung organisiert. Dort waren folgende Berufsverbände vertreten: UIR, EIA, BIC, ICF, ZKR, EPTA, IRU, ESO, CLECAT und UNICE. Der europäische Reederverband ECSA war ebenfalls eingeladen.

Die Reaktionen auf die Initiative und die wichtigsten Aktionslinien waren positiv. UNICE würde jedoch die Anwendung der vorgeschlagenen Maßnahmen auf den gesamten Straßenverkehr begrüßen, um die globale Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Die Überlegungen im Hinblick auf den Umweltschutzbeitrag dieser Maßnahmen wurden hingegen als weniger wichtig eingestuft. Die IRU würde eine Aufhebung der Wochenendfahrverbote auch für andere Beförderungen im Straßengüterverkehr begrüßen. Diesen Auffassungen kann der Vorschlag nicht Rechnung tragen: Eines der zentralen Ziele des Vorschlags ist die unter Aspekten der Sicherheit, des Umweltschutzes und der Ressourcenschonung nachhaltige Mobilität. Deshalb bezweckt der Vorschlag die stärkere Nutzung des kombinierten Verkehrs als Alternative zu einem stetig steigenden Verkehrsanteil des Straßenverkehrs.

Die anderen beteiligten Organisationen befürworteten die vorgeschlagenen Maßnahmen, wenngleich sie sich für eine sorgfältige Prüfung der konkreten Umsetzung aussprachen. Die Teilnehmer brachten verschiedene Vorschläge zur Verbesserung praktischer Aspekte der Maßnahmen vor. In den meisten Fällen trug die Kommission der Mehrheitsmeinung der konsultierten Berufsverbände Rechnung.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG 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

(98/C 261/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(1998) 414 endg. — 98/0227(SYN)

(Von der Kommission vorgelegt am 10. Juli 1998)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c EG-Vertrag,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Richtlinie 96/53/EG⁽¹⁾ wurden Maßnahmen in bezug auf die höchstzulässigen Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr eingeführt und verlängert.

Die Wirkung bestehender Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Wettbewerbsstellung des

kombinierten Verkehrs ist unzureichend; diese Maßnahmen sollten verbessert werden, um im Güterverkehr Anreize zu schaffen für eine Verlagerung des größten Streckenabschnitts von der Straße auf Verkehrsträger wie die Bahn, die Binnen- und die Seeschifffahrt, die umweltfreundlicher, sicherer, energieeffizienter und weniger überlastet sind.

Gemäß dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im Sinne von Artikel 3b EG-Vertrag besteht die wirksamste Möglichkeit zur Verbesserung der Wettbewerbsstellung des kombinierten Verkehrs ohne Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten, soweit die Fahrzeuggewichte betroffen sind, in einer Änderung der Richtlinie 96/53/EG.

Verkehrsunternehmer sollten die Gewißheit haben, daß sie bei allen Straßenzu- und -ablaufbeförderungen als Bestandteil von Beförderungen im kombinierten Verkehr, bei denen verschiedene Beförderungseinheiten befördert werden, in der gesamten Gemeinschaft Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gewicht von 44 Tonnen einsetzen können; die Mitgliedstaaten können in diesem Fall zur Vermeidung zusätzlicher Straßenbeschädigungen den Einsatz dreiachsiger Fahrzeuge verlangen.

Um dem zusätzlichen Gewicht eines Containers oder Wechselbehälters Rechnung zu tragen und gleichzeitig zu gewährleisten, daß der Einsatz zweiachsiger Zugmaschinen nicht zur Überschreitung der Achslasten führt, sollte bei der Verwendung zweiachsiger Zugmaschinen das höchstzulässige Fahrzeuggewicht 42 Tonnen betragen —

(¹) Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 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 (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 96/53/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird folgender Gedankenstrich eingefügt:

„— ‚kombinierter Verkehr‘ der Güterverkehr im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG (*).“

(*) Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38), in der durch die Richtlinie ... geänderten Fassung.“

2. In Artikel 6 Absatz 5 erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„Für in Anhang I Nummer 2.2.1 Buchstabe c) sowie Nummer 2.2.2 Buchstaben c) und d) genannte Fahrzeuge wird unter dem höchstzulässigen Gewicht der Fahrzeugkombination in Klammern die Eintragung ,44 t‘ oder gegebenenfalls ,42 t‘ hinzugefügt.“

3. In Anhang I wird Nummer 2.2.1 Buchstabe c) eingefügt:

„c) dreiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsiger Anhänger, das im kombinierten Verkehr eingesetzt ist

44 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.“

4. Anhang I Nummer 2.2.2 Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

„c) dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsiger Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr eingesetzt ist

44 t“

5. In Anhang I wird Nummer 2.2.2 Buchstabe d) eingefügt:

„d) zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsiger Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr eingesetzt ist

42 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie zum 1. Juli 2000 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet bestehen oder erlassen werden.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen

unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie

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.
Die Richtlinie wird nur geändert, soweit die höchstzulässigen Gewichte im kombinierten Verkehr betroffen sind.

Dokumenten-Nr. 98009

Richtlinienvorschlag

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Der vorgeschlagene Rechtsakt stützt sich hauptsächlich auf Artikel 75 EG-Vertrag. Die Entwicklung eines effizienten und nachhaltigen Verkehrssystems kann als zentrales Element der im EG-Vertrag vorgesehenen gemeinsamen Verkehrspolitik betrachtet werden. Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs tragen besonders zum Erreichen von Nachhaltigkeit im Verkehr bei, indem sie die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs als Alternative zum Straßenverkehr auf langen und/oder stark belasteten Strecken verbessern.

Der kombinierte Verkehr wird vorwiegend für Langstreckenbeförderungen genutzt, die sich oftmals auf zwei oder mehr Mitgliedstaaten erstrecken. Um sicherzustellen, daß für die gesamte Strecke die gleichen Bestimmungen gelten, ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft notwendig.

Das wichtigste Ziel des Vorschlags besteht in einer verstärkten Nutzung des kombinierten Verkehrs als Alternative zu einem stetig steigenden Verkehrsanteil des Straßenverkehrs. Deshalb wird eine Maßnahme vorgeschlagen, die das höchstzulässige Fahrzeuggewicht bei Straßenzu- und -ablaufbeförderungen als Bestandteil aller Beförderungen im kombinierten Verkehr auf 44 Tonnen festsetzt.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Betroffene

- Die Maßnahme kommt Nutzern von Güterverkehrsdiensten (Verlader, Spediteure) in Form wirtschaftlicherer Beförderungen im kombinierten Verkehr zugute.
- Die Maßnahme kommt den im kombinierten Verkehr tätigen Verkehrsunternehmen und den beteiligten Kraftverkehrsunternehmen in Form von Kostensenkungen und gesteigerter Flexibilität zugute.

Die Förderung des kombinierten Verkehrs beeinträchtigt den Straßengüterverkehr nicht, da keine Beschränkungen desselben vorgeschlagen werden. Am kombinierten Verkehr beteiligte Kraftverkehrsunternehmen profitieren von dem gemeinschaftsweit zu genehmigenden höheren zulässigen Gewicht.

- Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)

Die Maßnahme fördert kleine und mittlere Unternehmen, da diese sich zunehmend am kombinierten Verkehr beteiligen. Die jüngst im Rahmen des PACT-Programms gesammelten Erfahrungen im Hinblick auf die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft für innovative Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs haben gezeigt, daß viele KMU an Projekten im Bereich des kombinierten Verkehrs beteiligt sind.

Der kombinierte Verkehr bietet viele Marktmöglichkeiten für kleinere Betreiber.

Kraftverkehrsunternehmen in der Gemeinschaft betreiben durchschnittlich 4,4 Fahrzeuge.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Es werden keine verbindlichen Anforderungen an Verkehrsunternehmen allgemein eingeführt. Die Unternehmen, die die neuen Vorteile nutzen möchten, müssen die Beförderungen im kombinierten Verkehr in Übereinstimmung mit den festgelegten Regeln durchführen.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

- Beschäftigungslage

Der Vorschlag hat voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die Gesamtbeschäftigung. Eine Verschiebung von unimodalem Langstrecken-Güterkraftverkehr auf Straßenzu- und -ablaufbeförderungen kann zum Abbau einiger Arbeitsplätze im Güterkraftverkehr führen. Andererseits werden von den im kombinierten Verkehr tätigen Unternehmen und den Terminalbetreibern mehr Arbeitsplätze geschaffen, und der kombinierte Verkehr ist für die Bahn und die Binnenschifffahrt die beste Möglichkeit zur Arbeitsplatzsicherung.

- Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Auf einigen Strecken wird der Anteil des kombinierten Verkehrs wahrscheinlich ansteigen, und insgesamt wird die Maßnahme das Wachstum des kombinierten Verkehrs begünstigen. Durch die Entlastung des Straßenverkehrs und die Verringerung der externen Kosten und des Energieverbrauchs wird die Wettbewerbsstellung der europäischen Wirtschaft insgesamt verbessert.

– Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen

Durch den Vorschlag soll die Attraktivität des kombinierten Verkehrs gesteigert werden. Dies wird zu Investitionen in neue Logistikketten sowie in innovative Technologien für Telematik, Terminals und Transportmittel führen. Die erweiterten Möglichkeiten auf diesem Markt werden neue Betreiber anziehen.

5. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)*

Da keine verbindlichen Anforderungen an Verkehrsunternehmen allgemein eingeführt werden, sind diesbezüglich keine spezifischen Maßnahmen vorgesehen.

Konsultation

6. *Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen*

Zum technischen Kern des Vorschlages wurde eine Konsultationssitzung organisiert. Dort waren folgende Berufsverbände vertreten: UIR, EIA, BIC, ICF, ZKR, EPTA, IRU, ESO, CLECAT und UNICE. Der europäische Reederverband ECSA war ebenfalls eingeladen.

Die Reaktionen auf die Initiative und die wichtigsten Aktionslinien waren positiv. UNICE würde jedoch die Anwendung der vorgeschlagenen Maßnahmen auf den gesamten Straßenverkehr begrüßen, um die globale Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Die Überlegungen im Hinblick auf den Umweltschutzbeitrag dieser Maßnahmen wurden von UNICE hingegen als weniger wichtig eingestuft. CLECAT vertrat die Auffassung, daß eine stufenweise Anhebung des höchstzulässigen Fahrzeuggewichts auf 44 Tonnen für alle Verkehrsarten angestrebt werden sollte. Diesen Auffassungen kann der Vorschlag nicht Rechnung tragen: Eines der zentralen Ziele des Vorschlags ist die unter Aspekten der Sicherheit, des Umweltschutzes und der Ressourcenschonung nachhaltige Mobilität. Deshalb bezweckt der Vorschlag die stärkere Nutzung des kombinierten Verkehrs als Alternative zu einem stetig steigenden Verkehrsanteil des Straßenverkehrs.

Die anderen beteiligten Organisationen befürworteten die vorgeschlagenen Maßnahmen, wenngleich sie sich für eine sorgfältige Prüfung der konkreten Umsetzung aussprachen. Die Teilnehmer brachten verschiedene Vorschläge zur Verbesserung praktischer Aspekte der Maßnahmen vor. In den meisten Fällen trug die Kommission der Mehrheitsmeinung der konsultierten Berufsverbände Rechnung.

27.11.98

Beschluß

des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 732. Sitzung am 27. November 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

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.
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.

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).
4. Zur Stärkung des kombinierten Verkehrs sollen unter anderem Straßen-transportfahrzeuge 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 Richtlinienvorschlags 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.

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 Verlader 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.

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.

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.

6. 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.
7. 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.
8. 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.

9. Zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen unter den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern sollte dieser Grenzwert zugleich auf den KV Binnenschiff/Straße und Seeschiff/Straße übertragen werden.
10. 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).

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. Aber auch bei den Hauptrelationen der Küstenschifffahrt in Nord- und Westeuropa bestehen grundsätzlich parallele Beförderungsmöglichkeiten auf der Straße.

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.

11. 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.
12. 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.

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.

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.

13. 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.
14. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die in Artikel 9a Abs. 2 des Richtlinienvorschlages 92/106/EWG vorgesehene Regelung für die Bundesrepublik zu realisieren.

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.
15. 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.