



Brüssel, den 18. Dezember 2017
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0290 (COD)

14213/1/17
REV 1

TRANS 464
CODEC 1785
IA 176

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 18. Dezember 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2017) 648 final/2

Betr.: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 648 final/2.

Anl.: COM(2017) 648 final/2

Brüssel, den 15.12.2017
COM(2017) 648 final/2

2017/0290 (COD)

This document corrects document COM(2017) 648 final of 8 November 2017.

Concerns all language versions.

The corrected errors include : a comment to be deleted in Recital(1), a typo in Recital (14), typos in new Articles 1.4, 5.3 and 6.4.

The text shall read as follows:

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Von der Rede zur Lage der Union 2017 geht eine klare Botschaft aus: Die EU sollte weltweit eine führende Rolle bei der Verringerung der CO₂-Emissionen spielen und Maßnahmen ergreifen, die zur Schaffung von Arbeitsplätzen sowie zu Wachstum und Innovation führen¹. Mit dem Inkrafttreten des Pariser Klimaschutzübereinkommens muss der Übergang zu einer modernen und emissionsarmen Wirtschaft beschleunigt werden. Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung im Juni 2017² bekräftigt, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten entschlossen sind, das Pariser Klimaschutzübereinkommen zügig und vollständig umzusetzen und im Kampf gegen den Klimawandel weiterhin eine Vorreiterrolle wahrzunehmen. Zudem stellte er fest, dass das Pariser Übereinkommen ein „wesentliches Element für die Modernisierung der europäischen Industrie und Wirtschaft“ ist.

Da der Verkehrssektor für einen erheblichen Anteil der Treibhausgasemissionen und der Luftverschmutzung verantwortlich ist, stellt die nachhaltigere Gestaltung des Verkehrs ein zentrales Element der EU-Verkehrspolitik dar. In der Strategie für die Energieunion³ vom Februar 2015 wurde der Übergang zu einem energieeffizienten und emissionsarmen Verkehrssektor als überaus wichtig erachtet. Ein solcher Übergang wird durch konkrete Maßnahmen im Rahmen der im Juli 2016 verabschiedeten Strategie für emissionsarme Mobilität⁴ gestützt, die darauf abzielen, i) die Effizienz des Verkehrssystems durch Digitalisierung und stärkere Förderung von multimodalen Lösungen zu optimieren und ii) die Nutzung emissionsarmer alternativer Energieträger im Verkehrssektor durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe zu fördern, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen vollziehen zu können. Diese Maßnahmen werden derzeit umgesetzt. Im Rahmen der Mitteilung „Europa in Bewegung“ wurde im Mai 2017 eine Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle⁵ vorgestellt, die von einem ersten Paket mit Vorschlägen begleitet wurde. Als Teil dieses zweiten Pakets „Europa in Bewegung“ werden nun zusätzliche Maßnahmen, einschließlich der Überarbeitung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge oder die Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr, vorgeschlagen.

Die Richtlinie 92/106/EWG⁶ (Richtlinie über den kombinierten Verkehr) ist das einzige Rechtsinstrument auf Unionsebene, das unmittelbar Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger wie Binnenschifffahrt, Seeverkehr und Schienenverkehr enthält. Das Ziel der Richtlinie besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden intermodalen (konkret des „kombinierten“) Verkehrs im Vergleich zum ausschließlich auf der Straße abgewickelten Güterverkehr zu erhöhen.

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_de

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

Die regulatorischen Maßnahmen beinhalten i) die Gewährleistung der Freiheit der Erbringung grenzübergreifender Dienstleistungen, d. h. Schutz des kombinierten Verkehrs vor nationalen Beschränkungen (Genehmigungsregelungen, regulierte Tarife und Quoten), ii) die Klarstellung, dass Beschränkungen der Kabotage im Straßenverkehr (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) nicht für die im Rahmen des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken gelten und iii) die Möglichkeit, durch die Hinzufügung eines Verweises auf die Richtlinie über Abmessungen und Gewichte (Richtlinie 96/53/EG) höhere Ladungsgewichte für Fahrzeuge zuzulassen, die im intermodalen Verkehr auf der Straße eingesetzt werden, um einen Ausgleich für das Eigengewicht der Ladeeinheit sowie für die Nutzung von 45'-Containern zu schaffen.

Zu den Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung gehören die Gewährung bestimmter steuerlicher Anreize in Bezug auf einige für Straßenfahrzeuge im kombinierten Verkehr geltende Steuern und die Ausweitung der Begriffsbestimmung für die Beförderung im Werkverkehr. Durch diese Maßnahmen sollte das zwischen dem kombinierten Verkehr und dem ausschließlich auf der Straße abgewickelten Verkehr bestehende Ungleichgewicht teilweise ausgeglichen werden, das auf das Vorhandensein negativer externer Effekte, die sich nicht in vollem Umfang in den Kosten des Straßengüterverkehrs widerspiegeln, zurückzuführen ist.

Seit der Annahme der Richtlinie im Jahr 1992 haben sich jedoch einige dieser Gegebenheiten, z. B. die Verwendung von Beförderungsdokumenten in Papierform und Stempeln als Nachweis der Zulässigkeit im kombinierten Verkehr, und der Güterverkehrsmarkt stark gewandelt. Zwar ist die Richtlinie für die Verwirklichung der Ziele der EU-Verkehrspolitik zur Verringerung der negativen externen Effekte nach wie vor relevant, jedoch könnte ihre Wirksamkeit durch eine gründliche Überarbeitung weiter verbessert werden.

Das Ziel der Initiative besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem Langstrecken-Straßengüterverkehr weiter zu stärken und somit die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger voranzutreiben. Dies dürfte den Anteil der auf den Straßengüterverkehr zurückzuführenden negativen externen Auswirkungen des Verkehrs verringern. Dies soll erreicht werden durch:

- Präzisierung und Ausweitung der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs;
- Verbesserung der Überwachung der Voraussetzungen für die Zulässigkeit und der Bedingungen für die Durchsetzung;
- Erhöhung der Wirksamkeit von Anreizen und
- Verbesserung der in der Richtlinie festgelegten Bedingungen für Berichterstattung und Überwachung.

Die Initiative trägt zur Verwirklichung des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) bei, denn sie dient der Aktualisierung und Vereinfachung der Richtlinie.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Diese Initiative zielt darauf ab, Multimodalität zu fördern und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger zu stärken, indem die Mängel der geltenden Rechtsvorschrift (Richtlinie 92/106/EWG) angegangen werden und insbesondere ihr Anwendungsbereich durch die Verwendung eines breiteren Spektrums möglicher

Unterstützungsmaßnahmen ausgeweitet wird. Dazu gehören Investitionshilfen für Umschlaginfrastrukturen, die zusätzliche Anreize schaffen und das Wettbewerbsgefälle zwischen intermodalem Verkehr und ausschließlich auf der Straße abgewickelm Güterverkehr verringern würden.

Die Initiative ergänzt andere Maßnahmen, die auf die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums sowie auf eine Verlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern abzielen. Dazu gehören die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung internationaler Schienengüterverkehrskorridore, die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, die Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) und die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU**

Die Initiative ist Teil der Bemühungen der Kommission zur Schaffung „einer krisenfesten Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie“⁷ und wird ergänzt durch Vorschläge für eine emissionsarme Mobilität. In der Mitteilung „Europa in Bewegung“ wurde eine Strategie für „einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“⁸ vorgestellt. Sie wurde von einer Reihe von Vorschlägen flankiert wie der Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1999/62/EG), einer Überarbeitung der Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme, der Überarbeitung von Rechtsvorschriften über den Marktzugang und über die Arbeitsbedingungen im Güterkraftverkehrssektor sowie weiteren Schritten für den Aufbau einer kooperativen, vernetzten, automatisierten Mobilität.

Um diesen Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität weiter voranzutreiben, werden diese Maßnahmen nun durch weitere Vorschläge ergänzt wie z. B. die Überarbeitung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge (Richtlinie 2009/33/EG), die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt, einen Vorschlag für neue CO₂-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020, eine Initiative zur Förderung der Errichtung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und diesen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr.

Der Vorschlag wird nicht nur zur Optimierung der Effizienz des Verkehrs durch direkte Unterstützung der Multimodalität sondern auch zum Aufbau einer modernen und effizienten Verkehrsinfrastruktur beitragen, für die, wie in der Investitionsoffensive für Europa⁹ betont wurde, mehr Investitionen erforderlich sind. Mit der vorgeschlagenen Ausweitung der Unterstützungsmaßnahmen, insbesondere der Unterstützung für Infrastrukturinvestitionen in Umschlagterminals, fördert die Initiative Investitionen in die erforderlichen Umschlaganlagen entlang des TEN-V-Netzes.

Die vorgeschlagene Änderung steht im Einklang mit den bestehenden und den vorgeschlagenen neuen Bestimmungen über die Bedingungen für die Kabotage und die Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehrsgewerbe. In Artikel 4 der geltenden

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_de.

Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr ist eine sogenannte „Kabotage-Ausnahme“ vorgesehen, wonach alle in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer, welche die Voraussetzungen für den Zugang zum Markt für den Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten erfüllen, im Rahmen des kombinierten Verkehrs innerstaatliche oder grenzüberschreitende Zu- und/oder Ablaufbeförderungen auf der Straße durchführen dürfen.

Gemäß der derzeit geltenden Begriffsbestimmung werden Beförderungen im kombinierten Verkehr ausschließlich als grenzüberschreitende Beförderungen betrachtet. Dies wurde durch mehrere Urteile des Gerichtshofes¹⁰ bestätigt und durch Erwägungsgrund 16 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009¹¹ bekräftigt. Um Anreize für solche Beförderungen zu schaffen, muss der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr mit dem ausschließlich auf der Straße abgewickelten grenzüberschreitenden Verkehr verglichen werden und denselben Vorschriften unterliegen. Die meisten Interessenträger und Verkehrsunternehmen stimmen darin überein, dass dies eine grundlegende Voraussetzung dafür ist, dass der grenzüberschreitende intermodale Verkehr gleichberechtigt mit dem ausschließlich auf der Straße abgewickelten Verkehr in Wettbewerb treten kann, und daher beibehalten werden sollte.

Einige Interessenträger sind jedoch der Ansicht, dass die Richtlinie über den kombinierten Verkehr möglichen Umgehungen der Kabotagevorschriften wegen des schwierigen Nachweises, dass es sich um eine „grenzüberschreitende Beförderung im kombinierten Verkehr“ handelt, Tür und Tor öffnet. Um dem vorzubeugen, sollen mit den neuen Maßnahmen in der vorgeschlagenen Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr, in der vorgeschlagenen Überarbeitung der Kabotagevorschriften in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und in den vorgeschlagenen besonderen Vorschriften in Bezug auf bestimmte Aspekte der Richtlinie 96/71/EG im Zusammenhang mit der Entsendung von Fahrern im Straßenverkehrssektor und der Richtlinie 2014/67/EU einfachere Begriffsbestimmungen eingeführt und die Möglichkeiten der „digitalen Revolution im Bereich Mobilität“ in vollem Umfang ausgeschöpft werden, um die Effizienz der Beförderungen durch eine bessere Nutzung der Vorteile der Digitalisierung zu erhöhen. Bestünde für die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, elektronische Mittel für die Vorlage der erforderlichen Nachweise bei den Behörden zu nutzen, würde dies den Verwaltungsaufwand und die Kosten von Durchsetzungsverfahren verringern. Zudem würde dies eine erhebliche Erleichterung für die nationalen Behörden bei der klaren Unterscheidung zwischen auf der Straße abgewickelten Beförderungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr und Kabotagebeförderungen sowie bei der Vermeidung möglichen Missbrauchs bedeuten.

¹⁰ So bestätigte der Gerichtshof z. B. in der Rechtssache C-2/84, *Kommission gegen Italien*, dass der im Rahmen des kombinierten Verkehrs auf der Straße abgewickelte Verkehr von seinem Ausgangspunkt bis zum Ziel ein fester Bestandteil einer einzigen grenzüberschreitenden Beförderung im kombinierten Verkehr ist und diese Beförderung daher nicht als innerstaatlicher Verkehr betrachtet werden kann. „... der Beförderungsvorgang [sollte] von seinem Ausgangspunkt bis zum Ziel als Einheit angesehen [werden] (...) Allein der Umstand, dass die Beförderung im Bestimmungsmitgliedstaat nur auf der Straße durchgeführt wird, vermag diese Vorteile des kombinierten Güterverkehrs Schiene/Straße nicht aufzuheben.“

¹¹ „Diese Verordnung berührt nicht die Bestimmungen über den An- und Abtransport von Gütern über die Straße als Teil eines Transports im Rahmen des kombinierten Verkehrs, die in der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten festgelegt sind Inländische Fahrten innerhalb eines Aufnahmemitgliedstaats, die nicht als Teil eines Transports im Rahmen des kombinierten Güterverkehrs nach der Richtlinie 92/106/EWG durchgeführt werden, fallen unter die Definition von Kabotage und sollten deshalb den Anforderungen dieser Verordnung unterliegen.“

Die vorgeschlagene Ausweitung des Anwendungsbereichs des kombinierten Verkehrs auf innerstaatliche Beförderungen wird der weiteren Entwicklung des kombinierten Verkehrs in der EU förderlich sein. Diese Ausweitung wird keine Auswirkungen auf das Volumen der Kabotagebeförderungen haben, da die „Kabotage-Ausnahme“ nicht für solche interstaatlichen Beförderungen im kombinierten Verkehr gelten wird. In diesem Fall würde der im Rahmen des kombinierten Verkehrs auf der Straße abgewickelte Verkehr den Kabotagevorschriften gemäß Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (in der geänderten Fassung) unterliegen, und die vorgeschlagenen neuen Vorschriften über die „Entsendung von Arbeitnehmern“ würden ebenso gelten. Dadurch sollte gewährleistet werden, dass etwaige Kabotagebeförderungen im innerstaatlichen kombinierten Verkehr nicht zu unlauterem Wettbewerb auf dem EU-Markt führen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlagen der Richtlinie 92/106/EWG sind die Artikel 75 und 84 Absatz 2 des EG-Vertrags.

Die Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Änderung ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (ex-Artikel 71 EGV). Dieser Artikel bildet die Grundlage für die Annahme von Rechtsvorschriften der EU, insbesondere um: a) für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufzustellen; b) für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festzulegen; [...] d) alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften zu erlassen.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Durch die Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr soll die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger weiter gefördert werden, sodass die negativen externen Effekte des EU-Verkehrssystems verringert werden. Dieses Ziel beinhaltet die Ausweitung des Rahmens für Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs sowie die Vereinfachung und Präzisierung der Richtlinie. Angesichts der Tatsache, dass die meisten Beförderungen im kombinierten Güterverkehr grenzüberschreitender Natur sind und sich auf EU-weite intermodale Infrastrukturen stützen, können diese Ziele nicht in ausreichendem Maße auf Ebene der Mitgliedstaaten verwirklicht werden. Daher ist ein koordinierter Ansatz für Investitionen in intermodale Umschlaginfrastrukturen erforderlich.

Da fast 20 % des europäischen intermodalen Verkehrs innerstaatlich (in einem einzigen Mitgliedstaat) abgewickelt und derzeit nicht von der Richtlinie erfasst werden, würde die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf innerstaatliche Beförderungen im kombinierten Verkehr zu einer Erweiterung des Umfangs der Unterstützungsmaßnahmen führen, die für die Förderung der Verlagerung des auf andere Verkehrsträger erforderlich sind. Dadurch würden gleichzeitig die über die nationalen Grenzen hinaus spürbaren negativen Auswirkungen des Güterkraftverkehrs, insbesondere Treibhausgasemissionen und Verkehrsüberlastungen, verringert. Verkehrsüberlastungen auf regionaler oder nationaler Ebene wirken sich unmittelbar auf alle Teilnehmer im Straßenverkehr aus. Treibhausgasemissionen und Luftverschmutzung haben ebenfalls eine europäische Dimension.

Darüber hinaus wird dank gemeinsamer Zielsetzungen für Unterstützungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten verhindert, dass spezifische Maßnahmen, die auf nationaler Ebene zur Förderung des kombinierten Verkehrs ergriffen wurden, zu Überschneidungen oder unterschiedlichen Ergebnissen führen. Im Hinblick auf die Unterstützungsmaßnahmen für Investitionen in Terminals muss ein gemeinsames Ziel für die Flächenabdeckung mit Terminals formuliert werden, um Überkapazitäten zu vermeiden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen zur Verwirklichung der in der ursprünglichen Fassung der Richtlinie gesetzten Ziele bei.

Eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf innerstaatliche Beförderungen ist erforderlich, um die Wirksamkeit der Richtlinie zu erhöhen. Die Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs und die Bedingungen für die Zulässigkeit müssen klarer formuliert werden, um sicherzustellen, dass die Richtlinie wirksamer angewandt wird, insbesondere im Hinblick auf die Vorteile, die sich aus den regulatorischen und wirtschaftlichen Unterstützungsmaßnahmen ergeben.

Im Rahmen der Unterstützungsmaßnahmen wird die Höhe der finanziellen Unterstützung nicht vorgeschrieben, sodass der Umfang und die Methodik für eine solche Unterstützung in die nationale Zuständigkeit fallen. Die Kosten für die Mitgliedstaaten, Unternehmen und Einzelpersonen sind im Vergleich zum potenziellen Nutzen eher gering. Es wird davon ausgegangen, dass insbesondere die für Terminals vorgesehenen Investitionshilfen über den Berichtszeitraum hinaus Vorteile bringen werden.

- **Wahl des Instruments**

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, sollte der Änderungsrechtsakt die gleiche Form haben.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Kommission hat ihre Bewertung der Richtlinie 92/106/EWG¹² im Jahr 2016 veröffentlicht. Zudem wurde im Januar 2015 eine externe Studie mit dem Titel „*Analysis of the EU Combined Transport*“¹³ (Analyse des kombinierten Verkehrs in der EU) veröffentlicht.

Die Bewertung kam zu dem Schluss, dass die Richtlinie auch weiterhin ein bedeutendes Instrument zur Förderung des kombinierten Verkehrs ist. Es wurde festgestellt, dass der grenzüberschreitende kombinierte Güterverkehr ohne Maßnahmen der EU auf Hindernisse aufgrund unterschiedlicher Rechtssysteme treffen würde, wodurch solche Dienstleistungen weniger attraktiv und möglicherweise nicht durchführbar wären. In der Bewertung wurde hervorgehoben, dass der kombinierte Verkehr durch eine Verlagerung auf andere

¹² *REFIT ex-post evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report, SWD(2016) 140 final* (Abschlussbericht der REFIT-Ex-post-Bewertung der Richtlinie 92/106/EWG über den kombinierten Verkehr).

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

Verkehrsträger zu einer Verringerung der negativen externen Effekte beiträgt. Die Bewertung zeigte jedoch auch, dass ein erheblicher Raum für weitere Verbesserungen hinsichtlich der Wirksamkeit der Richtlinie besteht, da einige ihrer Bestimmungen überholt sind, die Formulierungen in der Richtlinie teilweise obsolet oder mehrdeutig sind und ihr Anwendungsbereich begrenzt ist. Diese Mängel sind insbesondere auf die Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs, die beschränkten steuerlichen Anreize und die überholten Bestimmungen in Bezug auf Beförderungspapiere zurückzuführen.

- **Konsultationen der Interessenträger**

Die Konsultationen der Interessenträger erfüllten die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.).

Es wurden Konsultationen durchgeführt, um Reaktionen auf die vorgeschlagenen Maßnahmen und ihre voraussichtlichen Auswirkungen einzuholen. Die Interessenträger wurden zu Fragen konsultiert, die nicht Gegenstand früherer öffentlicher Konsultationen (REFIT) waren. Die Konsultationen boten einen Überblick darüber, wie die vorgeschlagenen politischen Maßnahmen und Optionen von den verschiedenen Interessengruppen gesehen werden, welche Auswirkungen diese Maßnahmen voraussichtlich auf die Interessenträger haben werden und wie die von den Interessenträgern bevorzugte Option zu bestimmen ist.

Die Konsultation umfasste:

- (1) Eine öffentliche Konsultation in Form einer 12-wöchigen öffentlichen Internet-Konsultation. Die Konsultation fand vom 23. Januar 2017 bis zum 23. April 2017 statt und wurde über das System EUSurvey und die Konsultationswebsite der GD MOVE durchgeführt. Die Kommission erhielt 79 vollständig beantwortete Fragebögen und sechs Positionspapiere aus 17 Mitgliedstaaten und der Schweiz, vor allem aus dem Verkehrs- und Logistiksektor: 43 % von Wirtschaftsverbänden (darunter 13 europäische oder internationale Organisationen), 36 % von privaten Unternehmen, 11 % von Behörden, 8 % von Nichtregierungsorganisationen und 2 % von Hochschulen und Wissenschaftseinrichtungen.
- (2) Mithilfe eines externen Beraters wurde vom 10. bis 31. März 2017 eine gezielte Online-Konsultation der Interessenträger durchgeführt. Sie konzentrierte sich im Wesentlichen auf die Begriffsbestimmung und die wirtschaftlichen Anreize und war auf verschiedene Interessengruppen zugeschnitten (Branche, Mitgliedstaaten, Sozialpartner und andere Interessengruppen). Die Kommission erhielt 122 vollständig beantwortete Fragebögen aus 12 Mitgliedstaaten und der Schweiz: 44 % von Anbietern von Beförderungsdiensten oder deren Berufsverbänden, 17 % von den Nutzern der Beförderungsdienste oder deren Berufsverbänden, 25 % von nationalen Behörden und 14 % von anderen Verkehrsverbänden.
- (3) Ein Treffen der Interessenträger fand am 30. März 2017 statt, bei dem die an der gezielten Konsultation beteiligten Interessengruppen ihre Meinungen austauschen konnten. Die 35 beteiligten Interessenträger vertraten alle Verkehrsträger sowie See- und Binnenhäfen, Terminals, Wagenhalter und die mit dem kombinierten Verkehr verknüpften Wirtschaftszweige.
- (4) Ein zusätzliches Treffen der Mitgliedstaaten wurde am 10. April 2017 abgehalten, bei dem 14 Mitgliedstaaten vertreten waren.

Zusammenfassung der Beiträge und der Nutzung der Ergebnisse

Sowohl der Verkehrs- und Logistiksektor (vertreten durch die Nutzer, die Beförderer und ihre jeweiligen Verbände) als auch die Behörden sind der Ansicht, dass eine Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr dringend erforderlich ist. Die bestehenden Rechtsvorschriften gelten als überholt, die regulatorische und wirtschaftliche Unterstützung für Beförderungen im kombinierten Verkehr wird als unzureichend angesehen und die Bedingungen für Beförderungen, die sich für den kombinierten Verkehr qualifizieren, werden als nicht geeignet für moderne Lieferkettenlösungen und die Wettbewerbssituation von Diensten des kombinierten Verkehrs erachtet.

In Bezug auf die Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs sprach sich die Mehrheit der Interessenträger für eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf den innerstaatlichen Verkehr und auf Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Ländern aus, da sie von erheblichen positiven Auswirkungen auf das Volumen der Beförderungen im kombinierten Verkehr und die Umwelt ausgeht. Auf die mögliche Änderung der Entfernungsbeschränkung für die im Rahmen des kombinierten Verkehrs auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke wurde am häufigsten reagiert, jedoch mit oft gegensätzlichen Ansichten: Viele Interessenträger und nationale Behörden sprechen sich für die Beibehaltung der derzeitigen Beschränkungen mit der möglichen Einführung einer gewissen Flexibilität aus, während der private Sektor eine Aufhebung der Beschränkungen für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke unterstützt.

Trotz dieser Unterschiede konnte ein möglicher Kompromiss ausgemacht werden, der darin bestehen könnte, dass die derzeitige Begriffsbestimmung und die Entfernung von 150 km beibehalten werden, jedoch eine gewisse Flexibilität durch eine bessere Definition des Begriffs des nächstgelegenen geeigneten Terminals geschaffen wird. In Bezug auf die Änderung der derzeit geltenden Strecke von mindestens 100 km, die nicht auf der Straße zurückzulegen ist, äußerten die Interessenträger keine ausgeprägten Meinungen. Dieser Grenzwert wurde als unerheblich für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße, aber als kontraproduktiv für den kombinierten Verkehr auf Binnenwasserstraßen angesehen.

Die Interessenträger sind der Ansicht, dass die Unterstützung im Rahmen der derzeitigen Richtlinie im Allgemeinen unzureichend ist, um den kombinierten Verkehr in der Union zu fördern. Jedoch werden zwei der regulatorischen Maßnahmen als überaus wirksam betrachtet:

- die Befreiung von „Kabotagebeschränkungen“ für auf der Straße abgewickelte Beförderungen und
- die 44-Tonnen-Regelung, die bei Beförderungen im kombinierten Verkehr eine Abweichung vom zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen gemäß der Richtlinie über Abmessungen und Gewichte ermöglicht.

In Bezug auf die Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung fand die Ausweitung dieser Maßnahmen auf alle Beförderungen im kombinierten Verkehr für jede Verkehrsträgerkombination breite Zustimmung. Die deutlichsten positiven Auswirkungen auf das Volumen der Beförderungen im kombinierten Verkehr werden von den folgenden Maßnahmen erwartet: i) Unterstützung von Direktinvestitionen in Terminals für den kombinierten Verkehr, möglicherweise ergänzt durch Finanzhilfen pro umgeschlagener Ladeinheit, ii) Anreize für IT-Investitionen im Bereich des kombinierten Verkehrs oder Anreize für den Einsatz innovativer Lösungen wie umweltfreundlichere LKW und iii) die

Verringerung der Weagentgelte für Schienenbeförderungen im kombinierten Verkehr. Die Mitgliedstaaten äußerten Vorbehalte in Bezug auf obligatorische Unterstützungsmaßnahmen.

Die meisten Interessenträger sprachen sich für klarere Bedingungen im Zusammenhang mit dem Nachweis der Zulässigkeit von Beförderungen für den kombinierten Verkehr aus. Sie unterstützen zudem die Einführung eines auf elektronischen Dokumenten basierenden Systems, welches das veraltete Verfahren mit Papierdokumenten und Stempeln ersetzen könnte. Dies wurde von den Mitgliedstaaten unterstützt.

Die Interessenträger bekundeten im Allgemeinen ein großes Interesse am Erhalt regelmäßiger Informationen über den Stand des kombinierten Verkehrs. In diesem Zusammenhang forderten sie die regelmäßige Erhebung und Veröffentlichung von Daten zum kombinierten Verkehr. Sie unterstützten ferner die Erstellung und Veröffentlichung detaillierterer Berichte. Darüber hinaus schlugen sie eine Überprüfung der geänderten Richtlinie innerhalb eines bestimmten Zeitraumraums vor (z. B. alle fünf Jahre), um diese auf den neuesten Stand zu bringen.

- **Datenerhebung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Problemstellung beruhte hauptsächlich auf der REFIT-Bewertung¹⁴ und der externen Studie¹⁵.

Die folgenden Studien wurden von externen Auftragnehmern als Grundlage für die Erstellung der Folgenabschätzung durchgeführt:

- eine Studie über die Erhebung der kostenbezogenen Daten¹⁶, die im März 2017 abgeschlossen wurde,
- eine Studie über die Aktualisierung der Übersicht über den Markt für den kombinierten Verkehr¹⁷, die im März 2017 abgeschlossen wurde, und
- eine Studie zur Zusammenfassung der Ergebnisse der Konsultationen als Grundlage für die Folgenabschätzung¹⁸, die im Juli 2017 abgeschlossen wurde.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der **Ausschuss für Regulierungskontrolle** eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab. Der Ausschuss gab Empfehlungen ab, in denen er folgende Anpassungen und Präzisierungen verlangte:

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ CT Study – *Analysis of the EU Combined Transport*, 2014, (Analyse des kombinierten Verkehrs in der EU), <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017) – *Gathering additional data on EU combined transport* (Erhebung zusätzlicher Daten zum kombinierten Verkehr in der EU).

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017), *Updating EU combined transport data – Final Report* (Aktualisierung der Daten über den kombinierten Verkehr in der EU – Abschlussbericht).

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017), *Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)* (Konsultationen und damit zusammenhängende Analysen im Rahmen der Folgenabschätzung zur Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr (92/106/EWG)).

- die Beschreibung des Kontexts und eine Erläuterung, wie sich die Initiative in die anderen Bereichen des geltenden EU-Rechts und andere zusätzliche Anstrengungen für eine Verkehrsverlagerung einfügt,
- die Ermittlung und Charakterisierung der Infrastrukturengpässe (insbesondere in den Umschlagterminals) beim Ausbau des kombinierten Verkehrs,
- die Begründung für die Einbeziehung des innerstaatlichen kombinierten Verkehrs in den Anwendungsbereich der Richtlinie unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität und
- die erwarteten Auswirkungen, insbesondere die zugrunde liegenden Annahmen.

Wie in Anhang I des Folgenabschätzungsberichts angeführt, wurden die Stellungnahmen in der überarbeiteten Folgenabschätzung berücksichtigt. Folgende Änderungen wurden vorgenommen, um die genannten Punkte zu klären:

- Erläuterungen zur Komplementarität der überarbeiteten Richtlinie über den kombinierten Verkehr mit anderen bestehenden Initiativen (zur Förderung der Multimodalität und Unterstützung der Verkehrsverlagerung) wurden vor allem im Abschnitt über den politischen Kontext hinzugefügt.
- Weitere Erläuterungen über die Infrastrukturengpässe und auf welche Weise sie Einfluss auf die Probleme haben, die mit dieser Initiative angegangen werden, wurden hinzugefügt. Spezifische Bezugnahmen, insbesondere auf die bestehenden Beschränkungen und Erfordernisse in Bezug auf Bahnterminals, wurden hinzugefügt, um solche Engpässen sowie die voraussichtlich erforderlichen Investitionen beziffern zu können.
- Weitere Erläuterungen zur Subsidiarität, insbesondere in Bezug auf die Einbeziehung des innerstaatlichen kombinierten Verkehrs in die Begriffsbestimmung, aber auch die Annahme von Maßnahmen für Infrastrukturinvestitionen wurden aufgenommen.
- Eine detailliertere Beschreibung der zugrunde liegenden Annahmen in Bezug auf die Auswirkungen sowie eine Beschreibung des zur Ableitung dieser Auswirkungen verwendeten internen Modells wurden in den jeweiligen Abschnitten, insbesondere im Anhang über die analytischen Modelle, hinzugefügt.

Bei den bewerteten **Optionen** handelt es sich um politische Maßnahmenpakete, mit denen die spezifischen Ziele verwirklicht und insbesondere die folgenden ermittelten Problemquellen angegangen werden sollen:

- Begriffsbestimmung „kombinierter Verkehr“, d. h. räumliche Abdeckung, auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke, nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke, Ladeinheit,
- Kontrolle der Zulässigkeit, d. h. (für die Kontrolle) erforderliche Daten, Datendarstellung, Kontrollort,
- Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung, d. h. Investitionshilfen und operative Unterstützung (z. B. Vergünstigungen bei KFZ-Steuer) und
- administrative Maßnahmen, d. h. Überprüfung der Unterstützungsmaßnahmen, Datenerhebung, Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, Transparenz.

Die Optionen wurden mit Blick auf eine verstärkte Präzisierung, anspruchsvollere Zielvorgaben und die erwarteten kumulativen Auswirkungen erstellt.

Die erste Option (PO1) besteht in einer geringfügigen Änderung der Richtlinie, wobei der Schwerpunkt auf der Vereinfachung liegt: die Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs wird durch eine für alle Verkehrsträger geltende Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke vereinfacht. Einfache elektronische Dokumente (z. B. im PDF-Format) werden als Nachweis für die Zulässigkeit akzeptiert, und der steuerliche Anreiz für Kraftverkehrsunternehmen für die im Rahmen des kombinierten Verkehrs auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke wird auf alle Verkehrsträger des kombinierten Verkehrs ausgeweitet (nicht nur für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße).

Option 2 (PO 2) zielt auf die Vereinfachung der Kriterien für die Zulässigkeit (Begriffsbestimmung), eine bessere Begriffsbestimmung der Bedingungen für die Durchsetzung und eine Ausweitung der wirtschaftlichen Unterstützungsmaßnahmen ab. Diese Option ist nach dem Umfang der Zielvorgaben in zwei Unteroptionen unterteilt:

- In Unteroption PO2A wird der Anwendungsbereich auf innerstaatliche Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgeweitet. Es gibt eine gemeinsame Begriffsbestimmung der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, unabhängig von den nicht straßengebundenen Verkehrsträgern (150 km oder 20 %, je nachdem, welche Strecke länger ist). Dabei werden nur intermodale Ladeeinheiten mit ISO/ILU-Kennzeichnung als zulässig erachtet. Es werden neue Datenanforderungen für den Nachweis der Voraussetzungen für die Zulässigkeit sowie die Annahme elektronischer Daten in einem revidierbaren Format festgelegt. Zudem wird eine Reihe unterschiedlicher wirtschaftlicher Unterstützungsmaßnahmen vorgeschlagen.
- In Unteroption PO2B sieht die Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs zusätzlich zu den in PO2A beschriebenen Maßnahmen eine gewisse Flexibilität für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke vor, mit der Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, den „nächstgelegenen geeigneten Terminal“ als Grenzpunkt zu betrachten. Ladeeinheiten aller Größen sind zulässig. Von allen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung sind die Investitionen in Terminals obligatorisch.

In Option 3 (PO3) ist eine Ausweitung der in der Richtlinie festgelegten Maßnahmen auf alle intermodalen Beförderungen, unabhängig von Obergrenzen für zurückgelegte Teilstrecken oder von der Art der Ladeeinheiten, vorgesehen. Bei dieser Option gibt es keine Datenanforderungen für den Nachweis der Zulässigkeit. Zudem sieht diese Option vor, dass alle möglichen Maßnahmen obligatorisch sind.

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurde Option PO2B als bevorzugte Option ermittelt.

Obwohl sich aus Option 3 die größten absoluten wirtschaftlichen Vorteile ergeben würden, ist sie aufgrund der Kosten für die Mitgliedstaaten und der damit verbundenen allgemeinen Investitionserträge weniger attraktiv als die anderen Optionen, bei denen von einem höheren Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen ausgegangen wird. Zudem ist Option 3 weniger umweltfreundlich als die Optionen PO2A und PO2B. Die Optionen PO1 und PO2A tragen nicht zur Verwirklichung des im Weißbuch aus dem Jahr 2011 für 2030 gesetzten Ziels für die Verkehrsverlagerung bei. Da mit der Option PO2B im Vergleich zu Option 3 die bis 2030 angestrebte Verkehrsverlagerung erreicht, eine höhere Investitionsrendite erzielt und ein effizienterer Umweltschutz gewährleistet werden kann, stellt Option PO2B die bevorzugte Option dar.

KMU – insbesondere diejenigen, die Beförderungen im kombinierten Verkehr auf der Straße vornehmen und kleine Binnenschiffahrtsunternehmen – werden von der Unterstützung im

Rahmen der Richtlinie über den kombinierten Verkehr profitieren, da ihnen dadurch ermöglicht wird, mit dem billigeren Langstrecken-Straßengüterverkehr in Wettbewerb zu treten. Zudem wird diesen KMU der durch die Option PO2B bedingte Anstieg des Volumens der Beförderungen im kombinierten Verkehr zugutekommen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Einführung elektronischer strukturierter Daten für Kontrollzwecke gewisse anfängliche Investitionskosten mit sich bringen kann, die jedoch durch die Einsparungen aufgrund der Nutzung elektronischer Daten in der gesamten Lieferkette ausgeglichen werden würden.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die REFIT-Dimension dieses Vorschlags liegt in der Vereinfachung und Aktualisierung der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs sowie der Präzisierung der Bedingungen und Mittel für die Durchsetzung (Nachweis der Zulässigkeit einer Beförderung im kombinierten Verkehr).

Die Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs umfasst:

- die Präzisierung und Vereinfachung der Begriffsbestimmung der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, wobei eine genaue Definition (150 km oder 20 % der Gesamtstrecke) angestrebt wird, die auf die Kombination mit jeglichen Verkehrsträgern anwendbar ist,
- die Beseitigung aller Einschränkungen im Hinblick auf die Länge der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke,
- eine weitere Präzisierung, wonach nur standardisierte Ladeeinheiten zulässig sind. Dies wird die Erfassung und Zählung der Ladeeinheiten im Zuge der Berechnung des Volumens der Beförderungen im kombinierten Verkehr, für das Unterstützungsmaßnahmen beantragt werden, erleichtern.

In Bezug auf die Bedingungen für den Nachweis der Zulässigkeit wird sich durch die genaue Festlegung des geforderten Nachweises und durch die Möglichkeit der Verwendung elektronischer Dokumente die Prüfung, ob eine Beförderung für den kombinierten Verkehr in Betracht kommt, sowohl für die Behörden, die Straßenkontrollen durchführen als auch für Behörden, die sich mit den Unterstützungsmaßnahmen befassen, einfacher gestalten.

Schließlich finden die Vereinfachungen auch Anwendung auf einige veraltete Verweise wie die liberale Sonderregelung für Beförderungen im Werkverkehr. Wie im REFIT-Bericht erläutert, wird diese angesichts des allgemeinen Rückgangs des Werkverkehrs im Straßengüterverkehr nicht länger für relevant oder wirksam erachtet.

- **Grundrechte**

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

• **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Der Bericht über die Folgenabschätzung führt die folgenden acht Indikatoren auf, die angewendet werden sollten, um die Wirksamkeit und Effizienz der ergriffenen Maßnahmen im Hinblick auf die Verwirklichung der wichtigsten politischen Ziele zu überwachen:

- Anteil des intermodalen Verkehrs und des kombinierten Verkehrs;
- Verkehrsverlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger;
- daraus resultierende Einsparung externer Kosten;
- Zunahme des intermodalen Verkehrsvolumens pro 1 EUR der bereitgestellten Unterstützung;
- Erhöhung der Ladekapazität der intermodalen Ladeeinheiten;
- Verringerung der durchschnittlichen Entfernung zwischen intermodalen Terminals (pro Verkehrsträger);
- auf die Maßnahmen zur Förderung des intermodalen Verkehrs zurückzuführende Investitionserträge und
- Vergleich der Kosten und der Entwicklung zwischen ausschließlich auf der Straße abgewickelm Verkehr und über die gleiche Entfernung abgewickelm intermodalen Verkehr.

Nach Umsetzung aller Änderungen wäre eine eingehende Bewertung der Auswirkungen dieser Rechtsvorschriften erforderlich. 27 Monate nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie würde die Kommission eine erste Bewertung vornehmen, die alle zwei Jahre wiederholt werden würde. Der Vorschlag enthält spezifische Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Nutzung des kombinierten Verkehrs sowie dem Ausbau der Infrastruktur und den umgesetzten Unterstützungsmaßnahmen.

• **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Angesichts des Umfangs des Vorschlags und der Tatsache, dass er lediglich eine Änderung der Richtlinie 92/106/EWG betrifft, die in den Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt worden ist, erscheint es nicht gerechtfertigt oder verhältnismäßig, erläuternde Dokumente zu verlangen.

• **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Titel der Richtlinie lautete „... Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten“. Darin werden nun die Wörter „zwischen Mitgliedstaaten“ gestrichen, um dem erweiterten Anwendungsbereich und der im geänderten Artikel 1 vorgenommenen Ausweitung der Begriffsbestimmung des „kombinierten Verkehrs“ auf innerstaatliche Beförderungen (innerhalb eines Mitgliedstaates) Rechnung zu tragen.

Artikel 1

In Artikel 1 wurden der Anwendungsbereich der Richtlinie und die Begriffsbestimmung für „kombinierter Verkehr“ festgelegt. Aufgrund von Ungenauigkeiten, der mangelnden Klarheit der Begriffsbestimmung und des begrenzten Anwendungsbereichs erhält dieser Artikel der

Richtlinie eine angepasste und klarere Definition des Begriffs „kombinierter Verkehr“. Die neue Begriffsbestimmung gemäß dem geänderten Artikel 1 enthält folgende Elemente:

- In Absatz 4 wird der Anwendungsbereich des Begriffs „kombinierter Verkehr“ auf alle Beförderungen in der Union ausgeweitet, einschließlich der innerstaatlichen Beförderungen im kombinierten Verkehr.
- In Absatz 3 wird eine Klarstellung und Präzisierung im Hinblick auf die Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke vorgenommen, indem diese auf 150 km oder 20 % der Gesamtstrecke festgelegt wird, unabhängig davon, welcher Verkehrsträger (Schiene, Binnenschifffahrt oder Seeverkehr) für die nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke verwendet wird. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass eine gewisse Flexibilität aufgrund besonderer geografischer Gegebenheiten oder betrieblicher Sachzwänge in den Mitgliedstaaten gewährt wird.
- In Absatz 2 wird die Einschränkung im Hinblick auf die nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke gestrichen, um die Binnenwasserstraßen als wichtigen Teil des kombinierten Verkehrs in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufzunehmen.
- Zudem werden in Absatz 2 die für Beförderungen im kombinierten Verkehr zulässigen Arten von Ladeeinheiten (d. h. Ladeeinheiten gemäß ISO/CEN-Norm) festgelegt.

Artikel 3

Artikel 3 enthielt einen Verweis auf ein Beförderungspapier, das als Nachweis der Zulässigkeit (Verweis auf Artikel 6 der Verordnung Nr. 11 des Rates vom 27. Juni 1960) verwendet werden kann, und zusätzliche Erläuterungen zu Angaben, die zu ergänzen sind, insbesondere die Verwendung von Stempeln zur Bestätigung der verschiedenen Beförderungsabschnitte. Da diese Bedingungen als unklar erachtet wurden und in vielen Einrichtungen keine Stempel mehr verwendet werden, erhält dieser Artikel eine genauere Festlegung der Bedingungen und der Arten von Belegen, die als Nachweis der Zulässigkeit im kombinierten Verkehr dienen und bei Straßenkontrollen in einem Mitgliedstaat auf einer auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke der Beförderung vorgelegt werden können:

- In Absatz 1 werden die Bedingungen festgelegt, unter denen eine Beförderung auf der Straße als Teil einer Beförderung im kombinierten Verkehr angesehen werden kann.
- In Absatz 2 werden die als Nachweis vorzulegenden Daten angeführt und näher beschrieben.
- In Absatz 3 wird festgelegt, dass keine zusätzlichen Dokumente für den Nachweis einer Beförderung im kombinierten Verkehr erforderlich sind.
- In Absatz 4 werden die Bedingungen für die Vorlage der Nachweise geregelt, einschließlich der Vorlage für die Zwecke einer Straßenkontrolle.
- In Absatz 5 wird das zulässige Format der zum Nachweis vorzulegenden Daten beschrieben, insbesondere die mögliche Verwendung bereits vorhandener Beförderungspapiere, aber auch die Möglichkeit der Übermittlung elektronischer Daten in einem revidierbaren strukturierten Format.
- In Absatz 6 ist eine Schutzklausel für die Beförderer vorgesehen, wenn eine Diskrepanz zwischen der tatsächlichen Beförderung und den im vorgelegten

Nachweis enthaltenen Angaben besteht, sofern diese Diskrepanz auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist.

Artikel 5

Artikel 5 enthielt bislang eine Berichtspflicht für die Kommission (mit Unterstützung der Mitgliedstaaten), jedoch keine systematische Verpflichtung zur Erfassung der einschlägigen Daten zur Erfüllung einer solchen Verpflichtung. Es wird nun vorgeschlagen, die Bedingungen und Verpflichtungen für die Berichterstattung wie folgt zu ändern, um für eine ordnungsgemäße Anwendung der Richtlinie zu sorgen:

- In Absatz 1 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission 18 Monate nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie einen Bericht mit Daten über die Bedingungen für den kombinierten Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet vorzulegen, einschließlich Daten über die einschlägige Infrastruktur und die auf nationaler Ebene erlassenen Unterstützungsmaßnahmen. Zudem wird der Kommission ermöglicht, im Wege delegierter Rechtsakte Maßnahmen zu erlassen, um die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtung zu unterstützen, indem sie den Inhalt der von den Mitgliedstaaten vorzulegenden Angaben näher erläutert.
- In Absatz 2 ist vorgesehen, dass die Kommission auf der Grundlage dieser nationalen Berichte, die Umsetzung der Richtlinie, einschließlich ihrer Wirksamkeit und Effizienz, bewertet und auch zusätzliche Maßnahmen in Betracht ziehen kann.
- In Absatz 3 wird festgelegt, dass die Mitgliedstaaten regelmäßig alle zwei Jahre Informationen bereitstellen und Bericht erstatten.

Artikel 6

Artikel 6 enthält die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Unterstützung des kombinierten Verkehrs. Es werden fünf neue Absätze angefügt, um den Anwendungsbereich dieser Unterstützungsmaßnahmen zu erweitern:

- In Absatz 4 werden obligatorische Unterstützungsmaßnahmen zur Förderung neuer Investitionen der Mitgliedstaaten in Infrastrukturen und Einrichtungen für den kombinierten Verkehr eingeführt; zudem wird den zugrunde liegenden Prioritäten, insbesondere der Dichte von Umschlagterminals, Vorrang eingeräumt. Er enthält auch die Notwendigkeit der Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission, um etwaige Überschneidungen bei Investitionen in Umschlagterminals zu vermeiden, sodass es zu keiner Ballung von Terminals, insbesondere in den TEN-V-Korridoren, kommt.
- In Absatz 5 wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, zusätzliche Unterstützungsmaßnahmen zur Ergänzung der bestehenden Maßnahmen zu ergreifen, um die Kosten von Beförderungen im kombinierten Verkehr zu verringern und die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs im Vergleich zu gleichwertigen ausschließlich auf der Straße abgewickelten Beförderungen zu erhöhen. Solche fakultativen Maßnahmen können sich auf alle Teile einer Beförderung im kombinierten Verkehr beziehen (d. h. auf jegliche Teilstrecken, auf alle auf jeglichen Teilstrecken eingesetzten Fahrzeuge, auf die Ladeinheit oder den Umschlag).
- In Absatz 6 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission über die getroffenen Unterstützungsmaßnahmen Bericht zu erstatten.

- In Absatz 7 wird eine regelmäßige Überprüfung der ergriffenen Maßnahmen vorgesehen, um deren Wirksamkeit zu gewährleisten.
- In Absatz 8 werden die allgemeinen Ziele festgelegt, die mit diesen Unterstützungsmaßnahmen verfolgt werden sollten.

Artikel 7 und Artikel 9

Die Artikel 7 und 9 enthielten spezifische Bestimmungen zu Beförderungen im Werkverkehr und zielten darauf ab, diese Beförderungen zu erleichtern. Die Artikel 7 und 9 werden gestrichen. Der REFIT-Bewertung zufolge hat die Bedeutung des Werkverkehrs erheblich abgenommen, da sein Anteil am Straßenverkehr von 30 % im Jahr 1986 auf 15 % im Jahr 2012 zurückgegangen ist. Zudem werden die Vorteile, die sich aus den speziell auf den Werkverkehr ausgerichteten Artikeln für die Interessenträger ergeben, als unerheblich betrachtet.

Angesichts der Vereinfachung bei der vorgeschlagenen neuen Begriffsbestimmung für den kombinierten Verkehr und der Klarstellung des Nachweises für Beförderungen im kombinierten Verkehr ist es nicht länger angemessen, im Rahmen dieser Richtlinie eine Unterscheidung zwischen gewerblichem kombinierten Verkehr und Werkverkehr im kombinierten Verkehr vorzunehmen. Sofern nichts anderes bestimmt ist, gelten die Rechte und Pflichten gemäß dieser Richtlinie für beide Beförderungsarten.

Artikel 9a

Dieser Artikel wird hinzugefügt, um für alle am kombinierten Verkehr Beteiligten in Bezug auf die Umsetzung der Richtlinie und insbesondere im Hinblick auf die verfügbaren Unterstützungsmaßnahmen und die Bedingungen für ihre Anwendung Transparenz sicherzustellen.

Zu diesem Zweck wird ein Netz zuständiger Behörden errichtet werden, um die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten durch den Austausch einschlägiger Informationen und bewährter Verfahrensweisen, insbesondere in Bezug auf die Unterstützungsmaßnahmen, und durch die Bereitstellung einer Liste der wichtigsten Anlaufstellen für die Interessenträger zu fördern. Zudem ist in Absatz 4 vorgesehen, dass die Kommission die Liste der zuständigen Behörden sowie eine Liste der von den Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen veröffentlicht.

Artikel 10a

Dieser Artikel wird hinzugefügt, um das Verfahren für die Übertragung der Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte an die Kommission zu regeln.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁰,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die negativen Auswirkungen des Verkehrs in Bezug auf Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Unfälle, Lärm und Verkehrsüberlastung sind weiterhin ein Problem für die Wirtschaft sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der europäischen Bürgerinnen und Bürger. Trotz der Tatsache, dass der Straßenverkehr am stärksten zu diesen negativen Auswirkungen beiträgt, wird der Güterkraftverkehr Schätzungen zufolge bis 2050 um 60 % zunehmen.
- (2) Die Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs ist nach wie vor eines der Hauptziele der Verkehrspolitik der Union. Die Richtlinie 92/106/EWG des Rates²¹, in der Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs festgelegt sind, ist der einzige Rechtsakt der Union, der unmittelbar Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger wie Binnenwasserstraßen, See und Schiene enthält.
- (3) In Bezug auf das Ziel, 30 % des Güterkraftverkehrs über Entfernungen von mehr als 300 km (und mehr als 50 % bis zum Jahr 2050) bis zum Jahr 2030 auf andere Verkehrsträger wie Schiene oder Schifffahrt zu verlagern, um die Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger, zu optimieren, geht es langsamer voran als

¹⁹ ABl. C ... vom ..., S.

²⁰ ABl. C ... vom ..., S.

²¹ 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).

erwartet, und nach den derzeitigen Projektionen wird dieses Ziel wohl nicht erreicht werden.

- (4) Die Richtlinie 92/106/EWG hat zur Entwicklung der Unionspolitik für den kombinierten Verkehr und zur Verlagerung einer beträchtlichen Gütermenge von der Straße auf andere Verkehrsträger beigetragen. Durch Mängel bei der Umsetzung der Richtlinie, insbesondere mehrdeutige Formulierungen und veraltete Bestimmungen sowie den begrenzten Umfang der Unterstützungsmaßnahmen, wurde ihre Wirkung allerdings erheblich gemindert.
- (5) Die Richtlinie 92/106/EWG sollte vereinfacht und ihre Umsetzung verbessert werden, indem die wirtschaftlichen Anreize für den kombinierten Verkehr mit dem Ziel überarbeitet werden, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere, sicherere, energieeffizientere und weniger Staus verursachende Verkehrsträger zu fördern.
- (6) Die nationalen intermodalen Beförderungen machen 19,3 % des gesamten intermodalen Verkehrs in der Union aus. Für diese Beförderungen gelten die in der Richtlinie 92/106/EWG vorgesehenen Unterstützungsmaßnahmen aufgrund des begrenzten Anwendungsbereichs der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs derzeit nicht. Die negativen Auswirkungen des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs, insbesondere Treibhausgasemissionen und Verkehrsüberlastung, sind jedoch über die nationalen Grenzen hinaus spürbar. Daher muss der Anwendungsbereich der Richtlinie 92/106/EWG auf nationale Beförderungen im kombinierten Verkehr (innerhalb der Mitgliedstaaten) ausgeweitet werden, um die weitere Entwicklung des kombinierten Verkehrs in der Union und damit auch eine zunehmende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, die Binnenwasserstraßen und den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern.
- (7) Eine Beförderung im kombinierten Verkehr ist als eine einzige Beförderung zu betrachten, die in direktem Wettbewerb mit der unimodalen Beförderung vom Ausgangspunkt zum Bestimmungsort steht. Durch die rechtlichen Rahmenbedingungen sollte die Gleichwertigkeit zwischen dem grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr und dem grenzüberschreitenden unimodalen Verkehr bzw. zwischen dem nationalen kombinierten Verkehr und dem nationalen unimodalen Verkehr hergestellt werden.
- (8) Nach der gegenwärtigen Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs gelten bei einer Beförderung im kombinierten Verkehr unterschiedliche Obergrenzen für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke, je nachdem, welcher Verkehrsträger auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke zum Einsatz kommt. Für die Schiene ist keine Obergrenze festgelegt, vielmehr wird der Begriff „nächstgelegener geeigneter Terminal“ verwendet, der eine gewisse Flexibilität gewährt, um besonderen Situationen Rechnung tragen zu können. Diese Begriffsbestimmung hat aufgrund ihrer unterschiedlichen Auslegung und besonderer Schwierigkeiten bei der Festlegung der Voraussetzungen für die Umsetzung viele Probleme aufgeworfen. Es wäre sinnvoll, diese Unklarheiten zu beseitigen und gleichzeitig ein gewisses Maß an Flexibilität zu bewahren.
- (9) Durch die derzeitige Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs, wonach bei einer Beförderung im kombinierten Verkehr mindestens 100 km nicht auf der Straße zurückzulegen sind, wird sichergestellt, dass die meisten Beförderungen im kombinierten Verkehr abgedeckt sind. Auf Teilstrecken im Schienen- und Kurzstreckenseeverkehr müssen große Entfernungen zurückgelegt werden, um

gegenüber den ausschließlich auf der Straße abgewickelten Beförderungen wettbewerbsfähig zu sein. Durch die Mindestentfernung wird ferner sichergestellt, dass bestimmte Beförderungen vom Anwendungsbereich spezifischer Beförderungen, beispielsweise auf kurzen Fährstrecken oder im Hochseeverkehr, die ohnehin erfolgen würden, ausgenommen sind. Aufgrund solcher Beschränkungen werden allerdings eine Reihe von Beförderungen auf Binnenwasserstraßen in Hafennähe sowie in und um Ballungsräume, die einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßennetze in Seehäfen und im unmittelbaren Hinterland sowie zur Verringerung der Umweltbelastungen in Ballungsräumen leisten, nicht als Beförderungen im kombinierten Verkehr erachtet. Es wäre daher sinnvoll, diese Mindestentfernung zu streichen, bestimmte Beförderungen, beispielsweise auf hoher See oder auf kurzen Fährstrecken, aber weiterhin vom kombinierten Verkehr auszunehmen.

- (10) Die derzeit in der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs festgelegte Mindestgröße von Ladeeinheiten könnte die künftige Entwicklung innovativer intermodaler Lösungen für den städtischen Verkehr beeinträchtigen. Andererseits könnte durch die Möglichkeit, Ladeeinheiten anhand bestehender Normen zu identifizieren, ihr Umschlag in Terminals beschleunigt und der kombinierte Verkehr erleichtert werden, um die einfachere Bearbeitung bestimmter Ladeeinheiten und ihre Zukunftsfähigkeit zu gewährleisten.
- (11) Durch die veraltete Methode des Nachweises einer Beförderung im kombinierten Verkehr anhand von Stempeln werden die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 92/106/EWG bzw. die Prüfung, ob die in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen in Betracht kommen, verhindert. Es sollte präzisiert werden, welche Nachweise dafür, dass es sich um eine Beförderung im kombinierten Verkehr handelt, zu erbringen sind und auf welche Art und Weise dies zu geschehen hat. Die Verwendung und Übertragung elektronischer Beförderungsinformationen, durch die die Bereitstellung einschlägiger Nachweise und deren Bearbeitung durch die zuständigen Behörden vereinfacht werden dürfte, sollte gefördert werden. Das verwendete Format sollte zuverlässig und beweiskräftig sein. Der Rechtsrahmen und die Initiativen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren sowie die Digitalisierung im Güterverkehr sollten den Entwicklungen auf Unionsebene Rechnung tragen.
- (12) Der Anwendungsbereich der derzeit in der Richtlinie 92/106/EWG festgelegten wirtschaftlichen Unterstützungsmaßnahmen ist sehr begrenzt und besteht aus steuerlichen Maßnahmen (Steuererstattung oder -nachlass), die nur für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße gelten. Diese Maßnahmen sollten auf den kombinierten Verkehr, in den Binnenschifffahrt und Seeverkehr einbezogen sind, ausgeweitet werden. Sonstige relevante Arten von Maßnahmen, beispielsweise Unterstützungsmaßnahmen für Infrastrukturinvestitionen oder andere Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung, sollten ebenfalls unterstützt werden.
- (13) Am stärksten wird die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger durch Infrastrukturengpässe in den Umschlagterminals behindert. Gegenwärtig gibt es in der Union, zumindest im vorhandenen TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz, noch nicht genügend Umschlagterminals bzw. nicht dort, wo sie benötigt werden. Gleichzeitig stößt die Kapazität der bestehenden Umschlagterminals an ihre Grenzen und muss erhöht werden, um mit dem Wachstum des Güterverkehrs insgesamt Schritt halten zu können. Durch Investitionen in die Kapazität der Umschlagterminals können Umschlagkosten insgesamt gesenkt und auf diese Weise eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger erreicht werden, wie sich in einigen Mitgliedstaaten zeigt. Die Mitgliedstaaten sollten daher in Abstimmung mit den

benachbarten Mitgliedstaaten und mit der Kommission sicherstellen, dass mehr Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr und mehr Umschlagkapazitäten geschaffen oder den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Dadurch würden Anreize für den Einsatz von Güterverkehrsalternativen geboten und die Verlagerung auf andere Verkehrsträger verstärkt, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem reinen Güterkraftverkehr erhöht würde. Die verbesserte flächenmäßige Abdeckung und eine Erhöhung der Kapazitäten der Umschlagterminals sollten zumindest im bestehenden TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz verwirklicht werden. Jeder beliebige Verladeort in der Union sollte im Schnitt höchstens 150 km von mindestens einem geeigneten Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr entfernt sein.

- (14) Die Mitgliedstaaten sollten zusätzliche Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung durchführen, die gezielt auf die einzelnen Abschnitte der Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgerichtet sind, um den Güterkraftverkehr zu verringern und die Nutzung anderer Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr zu fördern, wodurch Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung und Staubbildung verringert werden. Diese Maßnahmen können unter anderem die Senkung bestimmter Steuern oder Beförderungsentgelte, Finanzhilfen für tatsächlich im kombinierten Verkehr beförderte intermodale Ladeeinheiten oder die teilweise Erstattung der Umschlagkosten umfassen.
- (15) Maßnahmen zur Unterstützung der Beförderungen im kombinierten Verkehr sollten unter Einhaltung der im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) niedergelegten Vorschriften für staatliche Beihilfen umgesetzt werden.
- (16) Die Unterstützungsmaßnahmen sollten bei Bedarf zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission abgestimmt werden.
- (17) Die Unterstützungsmaßnahmen sollten außerdem regelmäßig von den Mitgliedstaaten überprüft werden, um ihre Wirksamkeit und Effizienz zu gewährleisten.
- (18) Für die Zwecke dieser Richtlinie sollte nicht zwischen gewerblichem kombiniertem Verkehr und Werkverkehr im kombinierten Verkehr unterschieden werden.
- (19) Um mit der Entwicklung des Verkehrs in der Union und insbesondere des Marktes für kombinierten Verkehr Schritt halten zu können, sollten die Mitgliedstaaten relevante Daten und Informationen erfassen und der Kommission regelmäßig übermitteln, und die Kommission sollte alle vier Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vorlegen.
- (20) Transparenz ist für alle am kombinierten Verkehr Beteiligten wichtig, insbesondere für diejenigen, die von dieser Richtlinie betroffen sind. Um diese Transparenz und die weitere Zusammenarbeit zu fördern, sollten in jedem Mitgliedstaat zuständige Behörden benannt werden.
- (21) Um Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung tragen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Ergänzung dieser Richtlinie um weitere Einzelheiten zu den Angaben über Beförderungen im kombinierten Verkehr, die von den Mitgliedstaaten mitgeteilt werden müssen, zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen

in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²² niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (22) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die weitere Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und damit die Verringerung der negativen externen Effekte des Verkehrssystems in der Union, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des in erster Linie grenzüberschreitenden Charakters des kombinierten Güterverkehrs und der damit verbundenen Infrastrukturen sowie der Probleme, die mit dieser Richtlinie gelöst werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Die Richtlinie 92/106/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

- (1) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr“.

- (2) Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für Beförderungen im kombinierten Verkehr.

(2) Im Sinne dieser Richtlinie gelten als „kombinierter Verkehr“ Güterbeförderungen, bei denen die Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße und eine Teilstrecke nicht auf der Straße, sondern auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurückgelegt wird, wobei die Beförderung

a) in einem gemäß den internationalen Kennzeichnungsnormen ISO 6346 und EN 13044 gekennzeichneten Anhänger oder Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, Wechselaufbau oder Container erfolgt und die Sendung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern umgeladen wird, oder

b) mit einem Straßenfahrzeug erfolgt, das auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See befördert wird.

²² ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, für die es keine Alternative auf der Straße gibt oder deren Nutzung im Hinblick auf eine wirtschaftlich rentable Beförderung unumgänglich ist, werden für die Zwecke des kombinierten Verkehrs nicht berücksichtigt.

(3) Jede auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke nach Absatz 2 darf die jeweils weiteste der folgenden Entfernungen im Gebiet der Union nicht überschreiten:

- a) 150 km Entfernung (Luftlinie);
- b) 20 % der Entfernung (Luftlinie) zwischen der Ladestelle (für die Zulaufstrecke) und der Entladestelle (für die Ablaufstrecke), sofern diese die Entfernung nach Buchstabe a überschreitet.

Diese Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke gilt für jede auf der Straße insgesamt zurückgelegte Teilstrecke, einschließlich aller Abholungen und Lieferungen unterwegs. Sie gilt nicht für die Beförderung von leeren Ladeeinheiten oder zum Ort der Abholung der Güter oder vom Lieferort der Güter.

Die Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke kann für Beförderungen im kombinierten Verkehr Straße/Schiene überschritten werden, wenn dies von den Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet die Beförderung auf der Straße erfolgt, genehmigt wurde, um den geografisch nächstgelegenen Verkehrsterminal zu erreichen, der über die erforderliche operative Leistungsfähigkeit für das Be- und Entladen in Bezug auf Umschlaganlagen, Terminalkapazität und geeignete Schienengüterverkehrsdienste verfügt.

(4) Eine Beförderung im kombinierten Verkehr gilt als in der Union erfolgt, wenn die Beförderung oder der in der Union erfolgende Teil der Beförderung die Anforderungen nach den Absätzen 2 und 3 erfüllt.“

(3) Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Beförderung auf der Straße nur dann als Teil einer Beförderung im kombinierten Verkehr im Sinne dieser Richtlinie gilt, wenn der Beförderer eindeutig nachweisen kann, dass es sich bei dieser Beförderung auf der Straße um eine Teilstrecke im Rahmen des kombinierten Verkehrs handelt, einschließlich der Beförderung leerer Ladeeinheiten vor und nach der Beförderung von Gütern.

(2) Die in Absatz 1 genannten Nachweise umfassen folgende Angaben für jede Beförderung im kombinierten Verkehr:

- a) Name, Anschrift, Kontaktdaten und Unterschrift des Verladers;[.]
- b) Ort und Datum des Beginns der Beförderung im kombinierten Verkehr in der Union;
- c) Name, Anschrift und Kontaktdaten des Empfängers;
- d) Ort und Datum des Endes der Beförderung im kombinierten Verkehr in der Union;
- e) die Entfernung (Luftlinie) zwischen dem Ort, an dem die Beförderung im kombinierten Verkehr beginnt, und dem Ort, an dem die Beförderung im kombinierten Verkehr in der Union endet;

- f) eine vom Verloader unterzeichnete Beschreibung der Streckenplanung der Beförderung im kombinierten Verkehr, die mindestens die folgenden Angaben zu jeder Teilstrecke, darunter für jeden Verkehrsträger auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, der Beförderung in der Union enthält:
- i) Reihenfolge der Teilstrecken (d. h. Zulaufstrecke, nicht auf der Straße zurückgelegte Strecke oder Ablaufstrecke);
 - ii) Name, Anschrift und Kontaktdaten des Beförderers;
 - iii) Verkehrsträger und Reihenfolge ihres Einsatzes bei der Beförderung;
- g) Kennzeichnung der beförderten intermodalen Ladeinheit;
- h) für die Zulaufstrecke:
- i) Ort, an dem der Umschlag auf die nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke erfolgt;
 - ii) auf der Zulaufstrecke (Luftlinie) zwischen dem Verladeort und dem ersten Umschlagterminal zurückgelegte Entfernung;
 - iii) nach Abschluss der Beförderung auf der Zulaufstrecke eine Unterschrift des Beförderers, mit der bestätigt wird, dass die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke der Beförderung durchgeführt worden ist;
- i) für die Ablaufstrecke:
- i) Ort, an dem die Güter von der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke (Schiene, Binnenschifffahrt oder Seeverkehr) übernommen werden;
 - ii) auf der Ablaufstrecke (Luftlinie) zwischen dem Umschlagsort und dem Ort, an dem die Beförderung in der Union endet, zurückgelegte Entfernung;
- j) für die nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke:
- i) nach Abschluss der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke eine Unterschrift des Beförderers (oder der Beförderer, falls zwei oder mehr Teilstrecken nicht auf der Straße zurückgelegt wurden), mit der bestätigt wird, dass die Beförderung auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke durchgeführt wurde;
 - ii) soweit verfügbar, Unterschrift oder Dienstsiegel der zuständigen Eisenbahn- oder Hafenbehörden in den jeweiligen Terminals (Bahnhof oder Hafen) entlang der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, zur Bestätigung, dass der betreffende Teil der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke abgeschlossen wurde.
- (3) Zusätzliche Dokumente für den Nachweis, dass der Beförderer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durchführt, sind nicht erforderlich.
- (4) Die in Absatz 1 genannten Nachweise werden auf Ersuchen des zuständigen Kontrollbeamten des Mitgliedstaats, in dem die Kontrolle durchgeführt wird, vorgelegt oder übermittelt. Bei Straßenkontrollen sind diese Nachweise während der Kontrolle vorzulegen. Sie müssen in einer Amtssprache dieses Mitgliedstaats oder in englischer Sprache abgefasst sein. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person

oder Stelle zu kontaktieren, die ihm bei der Erbringung des in Absatz 2 genannten Nachweises helfen kann.

(5) Der Nachweis kann durch ein Beförderungspapier, das den Anforderungen gemäß Artikel 6 der Verordnung Nr. 11 des Rates genügt, oder durch andere bestehende Beförderungspapiere, beispielsweise einen Frachtbrief nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) oder einen Frachtbrief nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) Transportdokument, erbracht werden.

Dieser Nachweis kann auf elektronischem Wege vorgelegt oder übermittelt werden, unter Verwendung eines revidierbaren strukturierten Formats, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann, auch zur Ergänzung des elektronischen Frachtbriefs nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (eCMR) für den auf der Straße durchgeführten Teil der Beförderung.

(6) Für die Zwecke von Straßenkontrollen ist eine Diskrepanz zwischen der Beförderung und dem vorgelegten Nachweis, vor allem in Bezug auf die Angaben zur Streckenplanung nach Absatz 2 Buchstabe g, im Falle außergewöhnlicher Umstände, die sich der Kontrolle des Beförderers/der Beförderer entziehen und zu Änderungen der Beförderung im kombinierten Verkehr führen, zulässig, sofern sie ausreichend begründet wird. Der Fahrer ist berechtigt, zu diesem Zweck während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die eine zusätzliche Begründung für diese Diskrepanz zwischen dem vorgelegten Nachweis und der tatsächlichen Beförderung liefern kann.

* Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz 3 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 52 vom 16.8.1960, S. 1121).“;

(4) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission erstmals bis zum [xx/xx/xxxx – 18 Monate nach Umsetzung der Richtlinie] und danach alle zwei Jahre einen Bericht vor, der folgende Angaben zu den Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne dieser Richtlinie in ihrem Hoheitsgebiet enthält:

a) für Beförderungen im kombinierten Verkehr genutzte nationale und grenzüberschreitende Verkehrsnetzverbindungen;

b) Volumen der Beförderungen im kombinierten Verkehr nach Verkehrsträger (Schiene, Straße, Binnenwasserstraßen usw.) und geografischer Verteilung (innerstaatlich und innerhalb der Union) in 20-Fuß-Einheiten (TEU) und in Tonnenkilometern;

c) Anzahl und geografische Verteilung der Terminals für Beförderungen im kombinierten Verkehr und jährliche Anzahl der Umladungen in diesen Terminals;

d) Überblick über alle genutzten und geplanten nationalen Unterstützungsmaßnahmen, einschließlich ihrer jeweiligen Akzeptanz und bewerteten Auswirkungen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie zu erlassen, um den Inhalt und die Einzelheiten der Angaben zu den Absatz 1 genannten Beförderungen im kombinierten Verkehr zu erläutern.

(3) Auf der Grundlage einer Analyse der nationalen Berichte erstellt die Kommission erstmals bis zum [xx/xx/xxxx – 9 Monate nach Ablauf der Frist für die Vorlage der Berichte der Mitgliedstaaten] und danach alle zwei Jahre einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über:

a) die wirtschaftliche Entwicklung des kombinierten Verkehrs, insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung der Umweltleistung verschiedener Verkehrsträger;

b) die Auswirkungen der Umsetzung der Richtlinie und damit verbundener einschlägiger Rechtsakte der Europäischen Union;

c) die Wirksamkeit und Effizienz der Unterstützungsmaßnahmen nach Artikel 6;

d) etwaige weitere Maßnahmen, einschließlich einer Änderung der Begriffsbestimmung des „kombinierten Verkehrs“ in Artikel 1 und einer Anpassung der Liste der Maßnahmen nach Artikel 6.“

(5) Dem Artikel 6 werden folgende Absätze 4, 5, 6, 7 und 8 angefügt:

„(4) Soweit dies für die Erreichung des in Absatz 8 genannten Ziels erforderlich ist, ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in Umschlagterminals im Hinblick auf:

a) den Bau und, falls erforderlich, die Erweiterung dieser Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr;

b) die Steigerung der Effizienz in bestehenden Terminals.

Die Mitgliedstaaten stimmen sich mit benachbarten Mitgliedstaaten und der Kommission ab und stellen sicher, dass bei der Umsetzung solcher Maßnahmen der Gewährleistung einer ausgewogenen und ausreichenden geografischen Verteilung der geeigneten Einrichtungen in der Union, vor allem im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz, Vorrang eingeräumt wird, sodass jeder beliebige Ort in der Union nicht weiter als 150 km von einem solchen Terminal entfernt ist.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die geförderten Umschlaganlagen allen Wirtschaftsteilnehmern ohne Diskriminierung zur Verfügung stehen.

Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Bedingungen für die Förderfähigkeit im Rahmen dieser Unterstützung festlegen.

(5) Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um den kombinierten Verkehr im Vergleich zu gleichwertigen alternativen Beförderungen im Güterkraftverkehr wettbewerbsfähiger zu machen.

Diese Maßnahmen können sich auf die gesamte oder auf Teile einer Beförderung im kombinierten Verkehr beziehen, beispielsweise auf die Beförderung auf einer auf der Straße oder nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke einschließlich des auf

einer solchen Teilstrecke eingesetzten Fahrzeugs, die Ladeinheit oder den Umschlag.

(6) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission über die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen und ihre Spezifikationen Bericht.

(7) Die Mitgliedstaaten bewerten die Auswirkungen dieser Unterstützungsmaßnahmen, überprüfen ihren Bedarf mindestens alle vier Jahre und passen die Maßnahmen gegebenenfalls an.“.

(8) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Unterstützungsmaßnahmen für Beförderungen im kombinierten Verkehr eine Verringerung des Güterkraftverkehrs zum Ziel haben und die Nutzung anderer Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr fördern, wodurch Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung und Staubbildung verringert werden.“.

(6) Die Artikel 7 und 9 werden gestrichen.

(7) Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, um die Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten und als vorrangige Anlaufstelle für ihre Umsetzung zu fungieren.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über die in Unterabsatz 1 genannten zuständigen Behörden.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen nationalen Behörden mit den zuständigen Behörden aus anderen Mitgliedstaaten zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die zuständigen Behörden sich gegenseitig die für die Anwendung dieser Richtlinie erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen. Hinsichtlich des Informationsaustauschs ist die anfragende Behörde an den gleichen Grad an Vertraulichkeit gebunden wie die Auskunft erteilende Behörde.

(3) Für die Zwecke der Anwendung dieser Richtlinie veröffentlichen die Mitgliedstaaten in leicht zugänglicher Art und Weise sowie kostenlos die relevanten Informationen in Bezug auf die Maßnahmen nach Artikel 6 sowie andere einschlägige Informationen.

(4) Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert bei Bedarf die Liste der zuständigen Behörden nach Absatz 1 sowie eine Liste der Maßnahmen nach Artikel 6.“.

(8) Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 2 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [dem Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)richtlinie] übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegten Grundsätzen.*

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

* ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“.

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am XXXXXX [ein Jahr nach Annahme der Richtlinie] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene Richtlinie als Bezugnahme auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und bestimmen die Formulierung dieser Erklärung.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident