



Brüssel, den 21. November 2018
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0290(COD)**

**13871/1/18
REV 1**

**TRANS 503
CODEC 1882**

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter / Rat
Nr. Komm.dok.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
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 (Text von Bedeutung für den EWR) – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat den oben genannten Vorschlag, der zum Mobilitätspaket "Europa in Bewegung" gehört, am 10. November 2017 als eine ihrer Initiativen für eine emissionsarme Mobilität verabschiedet. Der Vorschlag stellt auf die Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG¹ (Richtlinie über den kombinierten Verkehr) ab, die das einzige Rechtsinstrument auf Unionsebene ist, das unmittelbar Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger wie Binnenschifffahrt, Seeverkehr und Schienenverkehr enthält.

¹ 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).

II. INHALT DES VORSCHLAGS

2. Das Hauptziel des Vorschlags 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.
3. Gemäß dem Vorschlag soll dieses durch folgende Maßnahmen erreicht werden:
 - Ausweitung des Anwendungsbereichs der geltenden Richtlinie 92/106/EWG auf nationale intermodale Beförderungen;
 - Vereinfachung der Begriffsbestimmung für "Beförderung im kombinierten Verkehr" und mehr Flexibilität hinsichtlich der Länge der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke;
 - Festlegung der Anforderungen hinsichtlich der erforderlichen Nachweise für Beförderungen im kombinierten Verkehr;
 - Ausweitung der Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung, in erster Linie der Investitionen in Umschlagterminals, insbesondere im bestehenden TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz. Die Mitgliedstaaten sollten zusätzliche Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung (wie etwa Steuerbefreiungen) durchführen und diese sowohl untereinander als auch mit der Kommission abstimmen.
4. Die Initiative trägt zur Verwirklichung des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) bei, da sie der Aktualisierung und Vereinfachung der geltenden Richtlinie dient.

III. BERATUNGEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT

5. 2017 hat das Europäische Parlament die Kommission um klare, moderne und verständliche Regeln für den kombinierten Verkehr ersucht, die von den Behörden umgesetzt werden können. Das Parlament forderte die Kommission insbesondere auf, die Richtlinie über den kombinierten Verkehr zu überarbeiten, um für mehr multimodalen Verkehr zu sorgen, unfaire Praktiken zu beseitigen und die Einhaltung der Sozialvorschriften im kombinierten Verkehr sicherzustellen.

6. Der Legislativvorschlag wurde an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments verwiesen, der Daniela Aiuto (EFDD, Italien) als Berichterstatterin benannte. Die Berichterstatterin stellte dem Ausschuss ihren Berichtsentwurf am 25. April 2018 vor. In dem Bericht werden Änderungen vorgeschlagen, mit denen der Kommissionsvorschlag weitgehend unterstützt wird und die Ergebnisse der vorangegangenen REFIT-Bewertung anerkannt werden. Es wird sogar vorgeschlagen, dem Kommissionsvorschlag in einer Reihe von Bereichen mehr Nachdruck zu verleihen (wie etwa in Bezug auf die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten, die den Mitgliedstaaten anzubietenden steuerlichen Anreize für Beförderungen im kombinierten Verkehr oder die Investitionen zur Unterstützung der Entwicklung von Umschlagterminals bzw. der Erweiterung bestehender Terminals). Die Abstimmung im Ausschuss fand am 10. Juli 2018 statt.
7. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 19. April 2018 zu dem Vorschlag Stellung genommen.

IV. BERATUNGEN IN DEN RATSGREMIEN

8. Die Kommission hat den Vorschlag in der Sitzung der Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" (im Folgenden "Gruppe") am 27. November 2017 vorgestellt; anschließend fand ein erster Gedankenaustausch statt. Die Folgenabschätzung (FA) zu dem Vorschlag wurde am 12. und 25. Januar 2018 eingehend erörtert.
9. Das Dossier wurde während des bulgarischen Vorsitzes eingehend erörtert. Im Allgemeinen begrüßten die Delegationen die vorgesehene Überarbeitung der Richtlinie, die im Laufe der Jahre an Bedeutung verloren hat. Sie teilten die Auffassung, dass die Verlagerung auf andere Verkehrsträger als den Straßenverkehr beschleunigt werden muss, um die Überlastung des Straßennetzes und die Emissionen zu verringern. Mehrere Delegationen äußerten jedoch Zweifel am offensichtlichen Schwerpunkt des Vorschlags, der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke. Was die Unterstützungsmaßnahmen im Allgemeinen betrifft, hätten die Delegationen erwartet, dass die FA ihnen konkretere Hinweise dazu liefert, wie die oben genannten Unterstützungsmaßnahmen weiter ausgestaltet werden könnten. Was die Unterstützung für Investitionen angeht, stellten zahlreiche Delegationen das vorgeschlagene Ziel einer geografischen Verteilung der Umschlagterminals infrage, indem sie vorbrachten, dass die Standorte von Terminals ebenso wie die Investitionen in Terminals nach Maßgabe der Marktbedürfnisse festgelegt werden sollten.

10. Außerdem wiesen zahlreiche Delegationen auf die Verbindung zwischen dem vorliegenden Vorschlag und einigen Vorschlägen des ersten Mobilitätspakets sowie darauf hin, dass diese Verbindung hätte eingehender betrachtet werden sollen. Diesbezüglich wiesen sie auf den möglichen Anstieg von Kabotagebeförderungen hin, der dadurch hervorgerufen werden könne, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 – der "*Marktzugangsverordnung*" – vorgesehenen Beschränkungen der Kabotage nicht für die im Rahmen des kombinierten Verkehrs auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken gelten würden. Sie betonten ferner, dass der Zusammenhang zwischen dem Vorschlag für den kombinierten Verkehr und den spezifischen Vorschriften für die *Entsendung von Kraftfahrern* in den Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU weitere Prüfungen erfordert hätte. Folglich forderten die Delegationen nachdrücklich, dass die entsprechenden Bestimmungen der vorstehend genannten Dossiers miteinander in Einklang stehen müssten und dass die ihnen gewidmeten Beratungen parallel zu führen seien, damit dies gewährleistet werden könne.
11. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat am 7. Juni 2018 einen Fortschrittsbericht zu diesem Dossier angenommen. Der österreichische Vorsitz hat die Arbeit – aufbauend auf dem Fortschrittsbericht des bulgarischen Vorsitzes – in den Sitzungen der Gruppe vom 24. Oktober und 7. November 2018 fortgesetzt und zudem zahlreiche bilaterale Gespräche geführt, mit dem Ziel, die Standpunkte der Delegationen zu den wichtigsten Punkten des Dossiers zu klären und die bestmöglichen Kompromisse zu finden, damit eine allgemeine Ausrichtung festgelegt werden kann.
12. Ausgehend von den Bemerkungen und Vorschlägen der Delegationen werden im Kompromisstext des österreichischen Vorsitzes Lösungen und Präzisierungen zu mehreren Fragen vorgeschlagen, von denen Folgende die wichtigsten sind:
- Begrenzung des *Anwendungsbereichs der Richtlinie auf grenzüberschreitende* Beförderungen im kombinierten Verkehr, nämlich zwischen Mitgliedstaaten untereinander oder zwischen Mitgliedstaaten und einem Drittland. Damit wird der Anwendungsbereich der geltenden Richtlinie über den kombinierten Verkehr (zwischen Mitgliedstaaten) praktisch beibehalten, aber es wird eine Präzisierung bezüglich Beförderungen in Drittländern aufgenommen, gemäß dem Urteil des EuGH in der Rechtssache C-2/84 (sofern die Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Beförderungen im kombinierten Verkehr erfüllt sind);

- die *Kennzeichnungsanforderungen* für Beförderungen im kombinierten Verkehr: Die Kennzeichnung intermodaler Ladeeinheiten gemäß den internationalen Normen ISO6346 und EN130344 ist erforderlich für Sattelanhänger ohne Zugmaschine, Wechselaufbauten oder Container, aber sie ist nicht vorgeschrieben für Anhänger, und auch nicht für Fahrzeuge mit Zugmaschinen oder für nicht kranbare Sattelanhänger;
- die *Erweiterung jeder auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke über die Begrenzung auf 150 km hinaus* ist jedem einzelnen Mitgliedstaat gemäß seinen regionalen Besonderheiten überlassen. Da die Geografie und die Standorte der Umschlagterminals der Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich sind, hat jeder Mitgliedstaat die Möglichkeit, festzulegen, nach welchen Vorschriften die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken die Begrenzung auf 150 km überschreiten können, damit der nächstgelegene geeignete Terminal in seinem Hoheitsgebiet erreicht werden kann. Im Interesse der Unternehmen des kombinierten Verkehrs sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die vorstehend genannten Vorschriften zu veröffentlichen;
- *nichtdiskriminierender Zugang zu öffentlich geförderten Umschlagterminals* für mindestens fünf Jahre. Diese Bestimmung spiegelt die Bedenken einiger Mitgliedstaaten bezüglich der Tatsache wider, dass sie den nichtdiskriminierenden Zugang zu öffentlich geförderten oder kofinanzierten Terminals nur für einen bestimmten Zeitraum garantieren könnten, sofern dies nicht in einem Vertrag ausdrücklich vorgesehen ist. Die Mitgliedstaaten haben jedoch Spielraum, um den ungehinderten Zugang auf über fünf Jahre hinaus zu verlängern;
- eine Verpflichtung für die Kommission, die Möglichkeit der *Vereinfachung der* für Beförderungen im kombinierten Verkehr geltenden *Vorschriften für staatliche Beihilfen* zu bewerten.

V. WICHTIGSTE NOCH OFFENE FRAGE

Verbindung zum Mobilitätspaket I bezüglich Kabotagevorschriften und der Entsendung von Kraftfahrern

13. Nach dem Kommissionsvorschlag soll Artikel 2 der Richtlinie in Bezug auf einzelstaatliche Kontingente und das Verbot einzelstaatlicher Genehmigungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr unverändert bleiben. Nach dem Kommissionsvorschlag bleibt auch Artikel 4 unverändert, d. h. Verkehrsunternehmer (die die durch die Verordnungen (EG) 1071/2009 und 1072/2009 festgelegten Voraussetzungen erfüllen) dürfen Kabotagebeförderungen auf Zu- und/oder Ablaufstrecken auf der Straße, die Bestandteil des kombinierten Verkehrs sind, zwischen Mitgliedstaaten, aber auch innerhalb der Grenzen eines Mitgliedstaats, durchführen.
14. Seit Beginn der Beratungen über diesen Vorschlag im Rat haben mehrere Delegationen vorgeschlagen, zum Anwendungsbereich der geltenden Richtlinie (d. h. grenzüberschreitende Beförderungen im kombinierten Verkehr) zurückzukehren, da der neue Anwendungsbereich nach ihrem Verständnis mit einer Liberalisierung der Inlandskabotage gleichbedeutend wäre. Diese Delegationen stellen die politische Entscheidung in Frage, Anreize für Beförderungen im kombinierten Verkehr zu schaffen, die im Gegenzug zu einer Zunahme illegaler Kabotage oder zu unfairer Wettbewerb dadurch führen könnten, dass bestimmte Verkehrsunternehmer billigere Dienste anbieten. Daher schlagen sie vor, Artikel 4 der derzeitigen Richtlinie über kombinierten Verkehr zu streichen. Andere Delegationen sind gegen diesen Vorschlag.
15. Die meisten Delegationen sind sich darin einig, dass es – was die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken von Beförderungen im kombinierten Verkehr betrifft – eine enge Verbindung zwischen den Kabotageelementen in dieser Richtlinie und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der "*Marktzugangsverordnung*", sowie mit den spezifischen Vorschriften über die *Entsendung von Kraftfahrern* in den Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU², der "*lex specialis*", gibt. Diesbezüglich haben sie immer wieder hervorgehoben, dass die entsprechenden Bestimmungen dieser Dossiers miteinander in Einklang stehen müssten und dass die ihnen gewidmeten Beratungen parallel zu führen seien, damit dies gewährleistet werden könne. Die Anwendung von Entsendevorschriften auf den Zu- und Ablauf auf der Straße im kombinierten Verkehr wird derzeit im Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern, der "*lex specialis*", geregelt (Artikel 2 Absatz 2b und Erwägungsgrund 12e).

² Kommissionsvorschlag: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD).

16. Auf der Tagung des AStV vom 14. November 2018 haben zwei Mitgliedstaaten, mit Unterstützung einiger anderer Delegationen, erneut bekräftigt, dass Artikel 4 der geltenden Richtlinie gestrichen werden müsse. Eine andere Gruppe von Mitgliedstaaten wiederholte ihre Ablehnung der Streichung des Artikels 4. Daher schlägt der Vorsitz als Kompromiss vor, Artikel 4 dahin gehend zu ändern, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den Zeitraum zu begrenzen, in dem ein Fahrzeug Dienste während des Zu- und/oder Ablaufs auf der Straße in einem Aufnahmemitgliedstaat erbringen kann.
17. Weitere offene Fragen sind in den Fußnoten zum Text in der Anlage zu diesem Bericht dargelegt.
18. Alle Delegationen und die Kommission haben einen allgemeinen Prüfungsvorbehalt zu der letzten Fassung des Textes (in der Anlage zu diesem Bericht) eingelegt. In der englischen Fassung sind Änderungen gegenüber der vorhergehenden Fassung (Dokument 13871/18) durch **Fettdruck** und [...] gekennzeichnet.
19. Darüber hinaus behält sich die Kommission ihre Position zu dem gesamten Kompromissvorschlag in Erwartung der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament uneingeschränkt vor.
20. Es bestehen noch Parlamentsvorbehalte von DK, MT und UK zu diesem Vorschlag.

VI. FAZIT

21. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird gebeten, den Text in der Anlage zu diesem Bericht zu prüfen und die noch offenen Fragen nach Möglichkeit zu klären, damit der Rat auf seiner Tagung am 3. Dezember 2018 eine partielle allgemeine Ausrichtung zu diesem Vorschlag festlegen kann.

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 Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

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.

³ ABl. C ... vom ..., S.

⁴ ABl. C ... vom ..., S.

- (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 Rates⁵, 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 bis zum Jahr 2030 (und mehr als 50 % bis zum Jahr 2050) 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 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) [...]⁶

⁵ 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).

⁶ KOM hat einen Vorbehalt zur Einschränkung des Anwendungsbereichs, im Einklang mit dem Vorbehalt zu Artikel 1 Absatz 1.

- (6a) Artikel 2 der Richtlinie 92/106/EWG untersagt einzelstaatliche Kontingente und Genehmigungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr. **Die vorliegende Richtlinie lässt bilaterale Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern über Beförderungen im kombinierten Verkehr unberührt. [...].**
- (7) **Während die weitere Liberalisierung nach Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG im Vergleich zur Kabotage in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 die Förderung des kombinierten Verkehrs begünstigt hat und grundsätzlich beibehalten werden sollte, muss dafür gesorgt werden, dass sie nicht missbraucht wird. Die Erfahrung zeigt, dass diese Bestimmung in einigen Teilen der Union systematisch dazu verwendet wurde, den vorübergehenden Charakter der Kabotage zu umgehen und die Grundlage für die dauerhafte Präsenz von Fahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat zu schaffen. Solche unfairen Praktiken können zu Sozialdumping führen, und sie gefährden die Achtung des Rechtsrahmens für Kabotage. Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG sollte daher geändert werden, indem die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, solche Probleme durch die Einführung einer verhältnismäßigen Beschränkung der dauerhaften Präsenz von Fahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet anzugehen.**
- (8) Nach der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs in der Richtlinie 92/106/EWG 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 nicht definierte Begriff "nächstgelegener geeigneter Terminal" verwendet, was eine gewisse Flexibilität gewährt, um besonderen Situationen Rechnung tragen zu können. Diese Begrenzung hat aufgrund ihrer unterschiedlichen Auslegung und besonderer Schwierigkeiten bei der Festlegung der Voraussetzungen für die Umsetzung viele Probleme aufgeworfen. Diese Unklarheiten sollten beseitigt werden, und gleichzeitig sollte ein gewisses Maß an Flexibilität bewahrt werden. Insbesondere würde ein gleichwertiges Einzugsgebiet für alle Kombinationen von Verkehrsträgern und die Erleichterung der Umsetzung durch die einfache Messung der Entfernung (Luftlinie) der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke auf der Grundlage von Adressen oder GNSS-Koordinaten am Anfangs- und Endpunkt einer auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke (beispielsweise unter Verwendung bestehender Instrumente) die Planung von Beförderungen im kombinierten Verkehr vereinfachen.

(8a) Die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die weitere Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und damit die Verringerung der negativen Effekte des Verkehrssystems in der Union, sollten im gesamten Gebiet der Europäischen Union erreicht werden. Während die Begrenzung der Entfernung auf 150 km Luftlinie grundsätzlich ein gleichwertiges Einzugsgebiet für alle Verkehrsträger in allen Mitgliedstaaten ermöglicht, müssen regionalen Unterschiede aufgrund von geografischen und wirtschaftlichen Kriterien sowie die Bevölkerungsdichte berücksichtigt werden. Eine gewisse Flexibilität zur Überschreitung dieser Obergrenze der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke könnte erforderlich sein, wenn innerhalb dieser Entfernung kein Straße/Schiene-Terminal gefunden werden kann, der in Bezug auf Umschlaganlagen und/oder Terminalkapazität geeignet ist. Gleichmaßen ist Flexibilität für die Verringerung dieser Obergrenze der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke in spezifischen, genau definierten Fällen vonnöten, um sicherzustellen, dass eine Verlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger in allen Mitgliedstaaten stattfindet und um zu verhindern, dass einige Regionen von einer Verlagerung auf alternative Verkehrsträger profitieren, während in anderen dagegen noch mehr Beförderung auf der Straße stattfindet: Falls eine auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats führt, ohne dass dort Fracht be- oder entladen wird, kann dieser Mitgliedstaat beschließen, diese Beförderung nicht als kombinierten Verkehr zu betrachten und somit die in dieser Richtlinie und/oder in der Richtlinie 96/53/EWG vorgesehenen Fördermaßnahmen hinsichtlich Gewichtsausnahmen mit Bezugnahme auf kombinierten Verkehr nicht anzuwenden⁷.

⁷ KOM hat einen Vorbehalt zu diesem Erwägungsgrund, im Einklang mit ihren Vorbehalten zu Artikel 1 Absatz 3a und Absatz 3b.

- (9) Durch die Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs in der Richtlinie 92/106/EWG, 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 in der Regel größere Entfernungen zurückgelegt werden, um gegenüber der unimodalen Beförderung auf der Straße wettbewerbsfähig zu sein. Durch die Mindestentfernung wird ferner sichergestellt, dass bestimmte Beförderungen vom Anwendungsbereich spezifischer Beförderungen, beispielsweise auf kurzen Fährstrecken, die ohnehin erfolgen würden, ausgenommen sind. Aufgrund dieser Mindestentfernung fallen 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 in den Anwendungsbereich der geltenden Richtlinie über kombinierten Verkehr. Es wäre daher sinnvoll, diese Mindestentfernung zu streichen und gleichzeitig die Ausnahme von nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken, deren einziger Zweck die Überwindung eines natürlichen Hindernisses ist und die keine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger in der EU mit sich bringen, beizubehalten. Zu solchen ausgenommenen nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken gehören direkte Inselüberfahrten mit der Fähre (wie Cork-Roscoff oder von Puttgarden nach Rødby) oder durch einen Tunnel (wie der Eurotunnel), bei denen es keine Alternative auf der Straße zu der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke gibt, sowie Fälle, in denen es theoretisch eine Alternative auf der Straße zu der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke der Beförderung gibt, diese aber nicht wirtschaftlich rentabel ist, da sie erheblich länger ist und mit Wettbewerbsnachteilen verbundene Verzögerungen und Preise verursacht, wie die Überfahrt mit der Fähre von Tallinn nach Stockholm oder die Überfahrt mit der Fähre von Bari nach Dubrovnik. Falls dagegen vor oder nach einer Überfahrt mit der Fähre eine Strecke auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen zurückgelegt wird und die Voraussetzungen des Zu- und Ablaufs auf der Straße erfüllt sind, sollte die Transportkette vom Verlader zum Empfänger auch als kombinierter Verkehr gelten. Darüber hinaus sollten nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken, die aus Inselverbindungen bestehen, bei denen der Unternehmer eine Überfahrt mit der Fähre zu einem entfernter gelegenen Hafen anstatt des nächstgelegenen wählt, um eine erhebliche Entfernung auf der Straße zu vermeiden, wie z. B. Cork-Santander anstatt der Fahrt auf der Straße von Roscoff nach Spanien, nicht ausgenommen werden und förderfähig sein können, da sie eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger bewirken.

- (9a) Während die geltende Begriffsbestimmung für kombinierten Verkehr nur Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten erfasst, sollte darüber hinaus ein Teil einer Beförderung im intermodalen Verkehr zwischen Mitgliedstaaten und einem Drittland als in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallend gelten, wenn der Teil der Beförderung, der in der Union stattfindet, die in der Begriffsbestimmung für kombinierten Verkehr festgelegten Bedingungen erfüllt, da er eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger in der Union bewirkt. In diesem Fall muss jedoch die nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke, die eine Grenze der Europäischen Union überschreitet, mindestens 100 km im Hoheitsgebiet der EU betragen. Um alle Zweifel zu beseitigen, ist eine diesbezügliche Präzisierung erforderlich.
- (9b) Während der Teil von in Drittländern beginnenden oder endenden Beförderungen im intermodalen Verkehr, der innerhalb der Union stattfindet, unter bestimmten Voraussetzungen von dieser Richtlinie erfasst wird, unterliegen die für Verkehrsunternehmen aus Drittländern geltenden Voraussetzungen für den Marktzugang und für die Berufszulassung weiterhin Übereinkommen der Union oder der Mitgliedstaaten mit Drittländern, die Bestimmungen über den Güterkraftverkehr enthalten.
- (10) Die derzeit in der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs festgelegte Mindestgröße von intermodalen Ladeeinheiten könnte die künftige Entwicklung innovativer intermodaler Lösungen für den städtischen Verkehr beeinträchtigen; daher sollte jede Beschränkung von Größe oder Format der Container gestrichen werden. Andererseits könnte durch die Möglichkeit, intermodale Ladeeinheiten anhand bestehender und weit verbreiteter Mittel zu identifizieren, die Handhabung von intermodalen Ladeeinheiten in Terminals beschleunigt und der kombinierte Verkehr erleichtert werden. Die zulässigen Höchstabmessungen von intermodalen Ladeeinheiten für den Zu- und Ablauf auf der Straße sind durch die Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG geregelt.

- (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. Es muss insbesondere erneut darauf hingewiesen werden, dass solche Nachweise teilweise oder ganz durch bestehende Beförderungspapiere erbracht werden können, wie zum Beispiel die in verschiedenen internationalen Übereinkommen vorgesehenen Frachtbriefe. Die Verwendung und Vorlage von Beförderungsinformationen auf elektronischem Wege wie durch elektronische Frachtbriefe (eCMR)⁸ sollte gefördert werden, da dies die Bereitstellung einschlägiger Nachweise vereinfacht. Diesbezüglich muss sichergestellt werden, dass die einschlägigen Behörden elektronische Informationen akzeptieren. Die bereitgestellten Nachweise, ob auf Papier oder in elektronischem Format, sollten zuverlässig und – je nach Format – durch eine handschriftliche Unterschrift, einen Sichtvermerk oder ein elektronisches Authentifizierungsverfahren beglaubigt 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 bestimmte Arten des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße gelten. Andere einschlägige Maßnahmen für alle Kombinationen von Verkehrsträgern sollten auch gefördert werden, um den Anteil des Güterkraftverkehrs zu verringern und die Nutzung anderer Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr zu fördern, damit Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung und Staubbildung verringert werden.

⁸ Vorgesehen im Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief.

- (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, auch im vorhandenen TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz, noch nicht genügend Umschlagterminals bzw. nicht dort, wo sie benötigt werden, während die Kapazität der bestehenden Umschlagterminals an ihre Grenzen stößt und erhöht werden muss, 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 können Maßnahmen zur Förderung von Investitionen ergreifen, mit denen sichergestellt würde, dass den Verkehrsunternehmen ein Netz effizienter Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr mit ausreichender Umschlagskapazität zur Erfüllung des derzeitigen und künftigen Bedarfs an Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht. Solche Maßnahmen könnten in Form von Planung der nationalen Verkehrspolitik, gezielter Landplanung, öffentlich-privaten Partnerschaften, Verpachtung nationaler oder kommunaler Flächen für festgelegte Zwecke oder verschiedener staatlicher Beihilfen erfolgen. Dadurch würde die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem unimodalen Güterkraftverkehr erhöht und es würden Anreize für den Einsatz von Güterverkehrsalternativen geboten und die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger verstärkt.
- (13a) Die verbesserte flächenmäßige Abdeckung, Effizienz und Kapazität der Umschlagterminals sollte zumindest im bestehenden TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz verwirklicht werden. Damit Beförderungen von dieser Richtlinie profitieren können, und unter gebührender Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte, der geografischen oder naturbedingten Benachteiligungen, der Marktbedingungen und der Handels- und Güterströme sollte ein langfristiges Ziel darin bestehen, dass jeder beliebige Verladeort in der Union im Schnitt höchstens 150 km von mindestens einem geeigneten Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr entfernt sein sollte. Eine Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten und, sofern erforderlich, mit der Kommission würde dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

- (13b) Insbesondere wenn ein Terminal mit öffentlichen Mitteln gefördert wird, scheint es wichtig, dass ein offener Zugang ohne Diskriminierung für alle Nutzer des kombinierten Verkehrs zumindest für einen bestimmten Zeitraum gewährt wird. Dabei scheint eine Mindestfrist von fünf Jahren angemessen, da beispielsweise Verträge für die Kofinanzierung von Terminals im Rahmen des Programms des ESI-Fonds diese Bestimmung enthalten⁹. Andere Verträge, Programme und/oder Mitgliedstaaten können jedoch längere Fristen vorsehen. Maßnahmen zur Dokumentation eines solchen offenen, nichtdiskriminierenden Zugangs (wie die Veröffentlichung von Informationen über Gebühren für Terminal-Dienste) könnten zur weiteren Förderung des intermodalen Verkehrs und somit zu einer Verlagerung auf alternative Verkehrsträger beitragen.
- (14) Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung durchführen, die gezielt auf die einzelnen Abschnitte und Elemente der Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgerichtet sind. Diese Maßnahmen können – unbeschadet der Artikel 29 bis 37 der Richtlinie 2012/34/EU – beispielsweise die Senkung bestimmter Steuern, Gebühren für den Zugang zu Infrastrukturen, Staugebühren oder anderer Beförderungsentgelte, direkte Finanzhilfen für die Beförderung intermodaler Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr, die teilweise Erstattung der Umschlagkosten, die Ausnahme von Fahrverboten und die Unterstützung für Investitionen in digitale Lösungen für den kombinierten Verkehr umfassen.
- (15) Maßnahmen zur Unterstützung der Beförderungen im kombinierten Verkehr müssen unter Einhaltung der im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) niedergelegten Vorschriften für staatliche Beihilfen umgesetzt werden. Darüber hinaus sollte¹⁰ [...] die Kommission unter Berücksichtigung der Bedeutung dieser Unterstützung für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs die Möglichkeit bewerten, im Lichte der bisherigen Erfahrungen Kriterien für die Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen für den kombinierten Verkehr mit dem Binnenmarkt zu erarbeiten.
- (16) [...] (*in Erwägungsgrund 13a übernommen*)
- (17) Die Unterstützungsmaßnahmen sollten außerdem regelmäßig von den Mitgliedstaaten überprüft werden, um ihre Wirksamkeit und Effizienz zu gewährleisten.

⁹ Wie in der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013, insbesondere Artikel 71, vorgesehen.

¹⁰ Im Einklang mit ihren Bemerkungen zu Artikel 6 Absatz 8a ist KOM gegen die Ersetzung des Wortes "*kann*" durch "*sollte*".

- (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 und eine Evaluierung dieser Entwicklung zu ermöglichen, sollten auf Unionsebene¹¹ sowie von den Mitgliedstaaten relevante, vergleichbare und zuverlässige Daten und Informationen erfasst und der Kommission regelmäßig übermittelt werden. Die Kommission sollte alle fünf Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vorlegen. Falls verfügbar, und zur Vermeidung von Doppelarbeit und Verwaltungsaufwand, sollten einschlägige Daten und Informationen im Zusammenhang mit kombiniertem Verkehr aus bestehenden Quellen, wie Eurostat oder nationalen statistischen Datenbanken, für diesen Zweck wiederverwendet werden.
- (19a) Um einheitliche Bedingungen für die Erleichterung der erforderlichen Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten sicherzustellen, sollte die Kommission Leitlinien für die Mitgliedstaaten annehmen, in denen die Methoden für die Erfassung und Vorlage der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Informationen über kombinierten Verkehr beschrieben werden.
- (20) Transparenz ist für alle am kombinierten Verkehr Beteiligten wichtig. Um diese Transparenz zu fördern, müssen alle einschlägigen Vorschriften, Maßnahmen und Kontaktangaben in einer leicht zugänglichen Weise veröffentlicht werden.
- (21) [...]

¹¹ KOM hat einen Vorbehalt zu diesem Erwägungsgrund, da Artikel 5 keine Erfassung von Informationen auf EU-Ebene vorsieht.

(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 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 Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(23) Die Richtlinie 92/106/EWG 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 grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr".

neuer Artikel 1a:

Zweck dieser Richtlinie ist es, zur Verringerung von Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Verkehrsunfällen, Lärmbelastung und Staubbildung beizutragen, indem die Entwicklung der Beförderung im kombinierten Verkehr gefördert wird, und die Verlagerung des Güterkraftverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr zu fördern, indem die Wettbewerbsfähigkeit der Beförderungen im kombinierten Verkehr gegenüber dem Güterkraftverkehr gesteigert wird.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

"Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für Beförderungen im grenzüberschreitende¹² kombinierten Verkehr.
- (2) Im Sinne dieser Richtlinie gelten als "grenzüberschreitender kombinierter Verkehr" Beförderungen von (beladenen oder leeren) intermodalen Ladeeinheiten zwischen einzelnen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und einem Drittland, bei denen die Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße und eine oder mehrere Teilstrecken nicht auf der Straße, sondern auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurückgelegt werden.

Als intermodale Ladeeinheiten gelten

- a) gemäß den internationalen Kennzeichnungsnormen ISO 6346 und EN 13044 gekennzeichnete Anhänger oder Sattelanhänger ohne Zugmaschine, Wechselaufbauten oder Container, wobei die unbegleitete intermodale Ladeeinheit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern umgeladen wird; oder
- b) Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen mit oder ohne Anhänger, oder Sattelanhänger mit einer Zugmaschine) oder nicht kranbare Sattelanhänger¹³, die auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See befördert werden.

[...] ¹⁴

- (2a) Diese Richtlinie gilt nur für die Beförderungen im kombinierten Verkehr, bei denen es für mindestens eine der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken eine gleichwertige tragfähige Alternative auf der Straße gibt, sodass die gesamte Beförderung eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger in der Union bewirkt.

¹² KOM hat einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich. Nach Ansicht von KOM wird der Anwendungsbereich des Vorschlags hiermit um 20 % verringert.

¹³ KOM hat einen Vorbehalt zur Ausnahme der nicht kranbaren Sattelanhänger von der Kennzeichnungspflicht.

¹⁴ KOM, unterstützt von BE, LU und PT, würde die Beibehaltung einer Kennzeichnungspflicht für nicht kranbare Sattelanhänger nach eine Übergangsfrist bevorzugen.

- (3) Jede auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke nach Absatz 2 darf 150 km Entfernung (Luftlinie) nicht überschreiten.¹⁵

Diese Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke gilt für jede auf der Straße insgesamt zurückgelegte Teilstrecke, ungeachtet aller Abholungen unterwegs auf der Zulaufstrecke und Lieferungen unterwegs auf der Ablaufstrecke. Die Beförderung leerer Ladeeinheiten vor einer Zulaufstrecke oder nach einer Ablaufstrecke auf der Straße (z. B. von oder zu einem Containerdepot) gilt nicht als Teil einer Beförderung im kombinierten Verkehr.

- (3a) Kann innerhalb einer Entfernung von 150 km (Luftlinie) kein Straße/Schiene¹⁶-Terminal gefunden werden, der in Bezug auf Umschlaganlagen und/oder Terminalkapazität geeignet ist, so kann diese Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke für Beförderungen im kombinierten Verkehr überschritten werden, um den geografisch nächstgelegenen geeigneten Verkehrsterminal zu erreichen, der über die erforderliche operative Umschlagskapazität gemäß den von den Mitgliedstaaten spezifizierten Vorschriften verfügt. Zu diesem Zweck ermitteln die Mitgliedstaaten, ob die erforderliche operative Umschlagskapazität¹⁷ nicht verfügbar ist, und sie benennen die geeigneten Alternativen¹⁸. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen diese Vorschriften.

¹⁵ KOM hat einen Vorbehalt zur Streichung der Obergrenze von 20 % und der Bezugnahme darauf in Artikel 3. PL unterstützt den KOM-Vorschlag zu diesem Punkt.

¹⁶ MT, PL und PT schlagen vor, Seehäfen hinzuzufügen.

¹⁷ KOM hat einen starken Vorbehalt bezüglich der Verringerung der Förderfähigkeit unter das heutige Niveau. KOM schlägt vor, diesen Absatz durch den folgenden Wortlaut zu ersetzen: *"Kann innerhalb einer Entfernung von 150 km (Luftlinie) kein Straße/Schiene-Terminal gefunden werden, der in Bezug auf Umschlaganlagen, Terminalkapazität, Öffnungszeiten des Terminals und/oder geeignete Schienengüterverkehrsdienste geeignet ist, so kann diese Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke für Beförderungen im kombinierten Verkehr überschritten werden, um den geografisch nächstgelegenen geeigneten Verkehrsterminal zu erreichen, der über die erforderliche operative Umschlagskapazität verfügt."*

¹⁸ KOM, unterstützt von BE und LU, bevorzugt die vorige Fassung dieses Textes, mit dem Vorschriften auf EU-Ebene harmonisiert wurden.

- (3b) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, die Fördermaßnahmen nach Artikel 6 dieser Richtlinie auf eine auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke nicht anzuwenden, wenn sie durch sein Hoheitsgebiet führt, ohne dass dort Fracht be- oder entladen wird. Dieser Mitgliedstaat kann beschließen, dass diese auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke für die Zwecke der Richtlinie 96/53/EG nicht als Teil einer Beförderung im kombinierten Verkehr zu betrachten ist. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen diese Vorschriften.¹⁹²⁰²¹
- (4) Wenn eine Beförderung im kombinierten Verkehr außerhalb der Union beginnt und/oder endet, gilt diese Richtlinie für den in der Union erfolgenden Teil der Beförderung, sofern
- a) der in der Union erfolgende Teil der Beförderung die Anforderungen nach den Absätzen 2, 2a, 3, 3a und 3b erfüllt und
 - b) die nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke, auf der eine Unionsgrenze überschritten wird, auf mindestens 100 km in der Union erfolgt."²²

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 Verkehrsunternehmer, der die betreffende Beförderung auf der Straße durchführt, eindeutig nachweisen kann, dass es sich bei dieser Beförderung auf der Straße um eine auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke im Rahmen des kombinierten Verkehrs handelt.
2. Der Nachweis gemäß Absatz 1 enthält folgende Angaben:
 - a) Name, Anschrift und Kontaktdaten des Verladers oder des Verkehrsunternehmers, der die Beförderung im kombinierten Verkehr im Auftrag des Verladers durchführt;

¹⁹ KOM hat einen starken Vorbehalt zu diesem Absatz.

²⁰ IT, PL, SI und FI haben einen Vorbehalt zu diesem Absatz.

²¹ SI schlägt einen alternativen Wortlaut für diesen Absatz vor: *"Die Durchfahrt eines EU-Mitgliedstaats während der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße einer Beförderung im kombinierten Verkehr ist nur erlaubt/möglich, wenn der Mitgliedstaat über keinen geeigneten Terminal für den kombinierten Verkehr verfügt."*

²² PL hat Bedenken zu diesem Absatz, da er Terminals ausschließt, die sich in Grenznähe befinden.

- b) Kennzeichnung der beförderten intermodalen Ladeeinheit, oder bei Beförderung eines Straßenfahrzeugs auf einer nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke Kennzeichnung dieses Straßenfahrzeugs;
- ba) Name, Anschrift und Kontaktdaten des Empfängers;
- c) die Streckenplanung der Beförderung im kombinierten Verkehr:
 - die Orte, an denen jede Teilstrecke der kombinierten Beförderung in der Union beginnt und endet und die jeweiligen Daten;
 - die folgenden Entfernungen:
 - i) Entfernung (Luftlinie) für jede auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke in der Union;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) bei Beförderungen im kombinierten Verkehr gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b, Entfernung der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke in der Union.
 - Die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke darf nur gemäß und im Einklang mit den in Artikel 1 Absatz 3a genannten einschlägigen Vorschriften der Mitgliedstaaten 150 km überschreiten ²⁴;
 - Im Fall einer Zulaufstrecke auf der Straße, eine Bestätigung des ersten/folgenden Umschlagterminals zum Nachweis, dass die gekennzeichnete intermodale Ladeeinheit zwischen Verkehrsträgern umgeladen wird, einschließlich Ort und Datum, oder eine Bestätigung des/der jeweiligen Verkehrsunternehmer(s) der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, dass die gekennzeichnete intermodale Ladeeinheit oder das Straßenfahrzeug von ihm/ihnen als Teil dieser Beförderung im kombinierten Verkehr befördert wird, einschließlich Ort und Datum der Abholung;

²³ KOM hat einen Vorbehalt zur Streichung dieser Ziffer, in Verbindung mit der Streichung der Obergrenze von 20 % in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b.

²⁴ KOM schlägt vor, diesen Unterabsatz zu streichen, um der in Fußnote 15 vorgeschlagenen Änderung in Artikel 1 Absatz 3a zu entsprechen, und den Wortlaut des Fortschrittsberichts des bulgarischen Vorsitzes wieder einzusetzen: "*– falls die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke 150 km Luftlinie überschreitet, die Begründung für die Überschreitung der Entfernung im Einklang mit den in Artikel 1 Absatz 3a dargelegten Bedingungen*".

- im Fall einer Ablaufstrecke auf der Straße, eine Bestätigung des letzten Umschlagterminals zum Nachweis, dass die gekennzeichnete intermodale Ladeeinheit zwischen Verkehrsträgern umgeladen wurde, einschließlich Ort und Datum, oder eine Bestätigung des/der jeweiligen Verkehrsunternehmer(s) der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, dass die gekennzeichnete intermodale Ladeeinheit oder das Straßenfahrzeug von ihm/ihnen als Teil dieser Beförderung im kombinierten Verkehr befördert wurde, einschließlich Ort und Datum der Lieferung.

- (2a) Jeder Nachweis gemäß Absatz 1 muss ordnungsgemäß beglaubigt sein.
- (3) Bestehende Nachweise oder Unterlagen können verwendet werden, falls alle nach Artikel 3 Absatz 2 geforderten Informationen enthalten sind. In diesem Fall werden keine zusätzlichen Nachweise oder Unterlagen verlangt, um zu belegen, dass der Verkehrsunternehmer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durchführt.
- (4) Die in Absatz 1 genannten Nachweise sind auf Verlangen des zuständigen Kontrollbeamten des Mitgliedstaats, in dem die Kontrolle durchgeführt wird, vorzulegen. Sie müssen in einer Amtssprache dieses Mitgliedstaats oder in englischer Sprache abgefasst sein.
- (4a) Bei Straßenkontrollen ist der Fahrer berechtigt, die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter, den Verlader oder den Verkehrsunternehmer, der die Beförderung im kombinierten Verkehr im Auftrag des Verladers durchführt, oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die ihm bei der Erbringung der in Absatz 2 genannten Informationen helfen kann. Diese Informationen sind während der Dauer der Straßenkontrolle vorzulegen²⁵.
- (5) Dieser Nachweis kann auf elektronischem Wege vorgelegt werden, unter Verwendung eines revidierbaren strukturierten Formats, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann.

²⁵ In Angleichung an den letzten Kompromiss in Artikel 8 Absatz 4a der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

- (6) Bei Straßenkontrollen ist eine Diskrepanz zwischen der Beförderung und dem vorgelegten Nachweis, vor allem in Bezug auf die Angaben zur Streckenplanung nach Absatz 2 Buchstabe c, im Falle außergewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände, die sich der Kontrolle des/der Verkehrsunternehmer(s) entziehen und zu Änderungen der Beförderung im kombinierten Verkehr führen, zulässig, sofern sie ausreichend begründet wird. Zur Vorlage der erforderlichen Nachweise ist der Fahrer berechtigt, die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter, den Verloader oder den Verkehrsunternehmer, der die Beförderung im kombinierten Verkehr im Auftrag des Verloaders durchführt, 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."
4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

"Artikel 4

- (1) **Alle in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer, die die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und für den Zugang zum Markt für den Güterverkehr erfüllen, haben das Recht, im Rahmen einer Beförderung im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr, Zu- und/oder Ablaufverkehr auf der Straße durchzuführen.**
- (2) **Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten, wenn dies zur Vermeidung von Missbrauch durch die Durchführung unbegrenzter und dauerhafter Dienste für Zu- oder Ablaufstrecken auf der Straße in einem Aufnahmemitgliedstaat erforderlich ist, vorsehen, dass die letzte Entladung auf einer solchen auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke innerhalb einer festgelegten Frist nach dem Eintritt des Fahrzeugs in diesen Aufnahmemitgliedstaat erfolgen muss. Diese Frist darf nicht kürzer als fünf Tage sein. Ein Mitgliedstaat, der diese Möglichkeit in Anspruch genommen hat, legt auch die Frist nach Abschluss der Beförderungen des Verkehrsunternehmers im Rahmen solcher auf der Straße zurückgelegter Teilstrecken fest, in der dasselbe Fahrzeug oder, im Fall einer Fahrzeugkombination, das Kraftfahrzeug der Kombination in diesem Aufnahmemitgliedstaat nicht für solche Zu- und/oder Ablaufstrecken auf der Straße oder für Kabotagebeförderungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 verwendet werden darf. Diese Frist darf 7 Tage nicht überschreiten.**

- (3) Mitgliedstaaten, die die in Absatz 2 vorgesehene Ausnahme in Anspruch nehmen, müssen – zusätzlich zu den in Artikel 3 vorgesehenen Bestimmungen – sicherstellen, dass eine Beförderung auf der Straße nur dann als Teil einer Beförderung im kombinierten Verkehr im Sinne dieser Richtlinie gilt, wenn der Verkehrsunternehmer, der die betreffende Beförderung auf der Straße durchführt, einen eindeutigen Nachweis über die einschlägigen vorangegangenen Beförderungen sowie über den Zeitpunkt des Eintritts des Fahrzeugs in den Aufnahmemitgliedstaat vorlegen kann.
- (4) **Mitgliedstaaten, die die in Absatz 2 vorgesehene Ausnahme in Anspruch nehmen, müssen die Kommission darüber unterrichten, bevor sie die einschlägigen einzelstaatlichen Maßnahmen anwenden. Sie überprüfen diese Vorschriften mindestens alle fünf Jahre und unterrichten die Kommission über diese Überprüfung. Sie machen die Vorschriften, einschließlich der jeweiligen Fristen, in transparenter Weise öffentlich zugänglich."**
5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

"Artikel 5

3. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission erstmals bis zum [xx/xx/xxxx – 18 Monate nach *Umsetzung der Richtlinie*] und danach alle [fünf] Jahre einen Bericht vor, der Angaben zu den Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne dieser Richtlinie in ihrem Hoheitsgebiet enthält. Der Bericht enthält Informationen und Statistiken, sofern verfügbar,²⁶ insbesondere im Zusammenhang mit den wichtigsten für Beförderungen im kombinierten Verkehr genutzten nationalen und grenzüberschreitenden Verkehrsnetzkorridore, die Anzahl der beförderten Fahrzeuge (wobei ein Lastzug als ein einzelnes Fahrzeug gilt), Wechselaufbauten und Container, die beförderten Tonnagen, eine Liste der Umschlagterminals für Beförderungen im kombinierten Verkehr und einen Überblick über alle angewandten und geplanten nationalen Unterstützungsmaßnahmen.
- a) [...];
- b) [...];

²⁶ KOM hat einen Vorbehalt zur Beschränkung der Berichterstattung auf leicht verfügbare Informationen, womit die Anforderung unter das heutige Niveau reduziert würde.

- c) [...];;
 - d) [...].
4. Die Kommission erlässt Leitlinien für die Mitgliedstaaten, in denen die Methoden für die Erfassung und Vorlage der in Absatz 1 genannten Informationen zu den Beförderungen im kombinierten Verkehr beschrieben sind.
5. Auf der Grundlage einer Analyse der nationalen Berichte und von auf Unionsebene verfügbaren Daten 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 [fünf] Jahre einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über:
- a) die wirtschaftliche Entwicklung des kombinierten Verkehrs;
 - b) [...],
 - c) [...],
 - 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."

[Artikel 6]

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

"(4) Die Mitgliedstaaten können²⁷ Maßnahmen ergreifen, um das Ziel dieser Richtlinie zu erreichen, zur Förderung von Investitionen in Umschlagterminals im Hinblick auf:

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

²⁷ KOM ist gegen die Änderung von "ergreifen" zu "können ... ergreifen" und schlägt folgenden Wortlaut vor: "... Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in ..."

b) die Steigerung der Effizienz in bestehenden Terminals.

(4a) [...] ²⁸

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, Zugang für alle Verkehrsunternehmer ein offener Zugang ohne Diskriminierung zu allen mit öffentlichen Mitteln geförderten Umschlagsanlagen gewährt wird, und zwar während mindestens fünf Jahren oder eines längeren Zeitraums, falls dies angebracht und/oder von einem Mitgliedstaat im Einklang mit dem Unionsrecht vorgesehen ist. 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 Beförderungen im Güterkraftverkehr wettbewerbsfähiger zu machen.

Diese Maßnahmen können sich unbeschadet der Artikel 29 bis 37 der Richtlinie 2012/34/EU 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, das Fahrzeug, das Schiff oder die intermodale Ladeinheit oder den Umschlag.

(6) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut der gemäß diesem Artikel getroffenen Fördermaßnahmen mit.

(7) Die Mitgliedstaaten überprüfen regelmäßig ihre Bedürfnisse im Hinblick auf den Markt für kombinierten Verkehr und passen die Maßnahmen zur Unterstützung des kombinierten Verkehrs erforderlichenfalls an.

(8) [...]

(8a) Die Kommission bewertet²⁹ die Möglichkeit, im Lichte der bisherigen Erfahrungen operative Kriterien für die Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen für den kombinierten Verkehr mit dem Binnenmarkt zu erarbeiten³⁰. "

²⁸ KOM schlägt vor, den Wortlaut in vereinfachter Form beizubehalten, wie folgt: *"Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Durchführung dieser Maßnahmen Priorität auf die Gewährleistung einer ausreichenden geografischen Verteilung geeigneter Anlagen in der Union gelegt wird, und insbesondere auf das TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz."*

- (7) Die Artikel 7 und 9 werden gestrichen.
- (8) Der folgende Artikel wird eingefügt:

"Artikel 9a

6. [...]
7. [...]
8. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen in leicht zugänglicher Art und Weise sowie kostenlos die für die Zwecke der Anwendung dieser Richtlinie relevanten Informationen, einschließlich der verfügbaren Unterstützung für Wirtschaftsakteure und der Kontaktstellen bei den einschlägigen nationalen Behörden. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Ort mit, an dem diese Informationen veröffentlicht werden, sowie die Kontaktdaten und die verschiedenen Aufgaben der einschlägigen nationalen Behörden.
9. Die Europäische Kommission veröffentlicht und aktualisiert regelmäßig eine Liste der Kontaktstellen der einschlägigen nationalen Behörden und der Durchführungsmaßnahmen, die die Mitgliedstaaten ihr mitgeteilt haben, einschließlich der in Artikel 1 Absätze 3a und 3b genannten Maßnahmen."
9. Der folgende Artikel wird eingefügt:

Artikel 2

10. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am XXXXXX [zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. 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.

²⁹ KOM ist gegen die Verwendung von "*bewertet*" und ist der Ansicht, dass es weiterhin "*kann ... bewerten*" heißen muss.

³⁰ Bezüglich staatlicher Beihilfen bevorzugt EL den vorigen Wortlaut im Fortschrittsbericht des bulgarischen Vorsitzes (Dok. 7864/18).

11. 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
