

Brüssel, den 22. November 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0396(COD)

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	12831/24
Nr. Komm.dok.:	15200/23 + ADD1
Betr.:	Vorbereitung der Tagung des Rates (<u>Verkehr</u> , Telekommunikation und Energie) am 5. Dezember 2024 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten – Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 7. November 2023 den eingangs genannten Vorschlag (im Folgenden „Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr“) übermittelt. Der Vorschlag ist der letzte Teil des Gesetzgebungspakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs¹, das im Juli 2023 im Kontext der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität² vorgelegt wurde.

¹ Dok. ST 11856/23.

² [Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen.](#)

2. Die drei anderen Vorschläge des Pakets betreffen eine Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge, den Entwurf einer Verordnung über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten („CountEmissions EU“) und den Entwurf einer Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum.
3. Mit der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr wird eine Änderung der derzeit geltenden Richtlinie von 1992³ vorgeschlagen, indem Anreize für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf intermodalen Verkehr geschaffen werden, der die bessere Umweltleistung und Energieeffizienz des Schienen-, Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehrs mit der Zugänglichkeit und Flexibilität des Straßenverkehrs kombiniert. Ziel ist es, den intermodalen Verkehr für die Wirtschaftsteilnehmer attraktiver zu machen und gleichzeitig die negativen externen Kosten, etwa durch Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Staus und Straßenverkehrsunfälle, zu verringern.
4. Ein zentrales Element dieses Ziels ist die vorgeschlagene neue Definition der „Beförderung im kombinierten Verkehr“, die als eine „Beförderung im intermodalen Verkehr“ zu verstehen ist, die bestimmte Bedingungen erfüllt und innerhalb des Gebiets der Union durchgeführt wird. Die Erfüllung dieser Bedingungen gemäß dem Vorschlag würde bedeuten, dass die Beförderung für eine Reihe EU-weiter Anreize sowie für nationale Unterstützungsmaßnahmen in Frage kommt.
5. Was die Digitalisierung betrifft, so wird mit der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr eine Änderung der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen⁴ (im Folgenden „eFTI“) vorgeschlagen, damit eFTI-Plattformen dazu verwendet werden können, die Förderfähigkeit zu berechnen und aggregierte Daten über die wirtschaftliche Entwicklung des Sektors zu erheben. Darüber hinaus enthält der Vorschlag Vorschriften über Transparenzanforderungen für Umschlagterminals im Hinblick auf eine weitere Erleichterung des intermodalen Verkehrs.
6. Die Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr ist der dritte Versuch, die Richtlinie von 1992 zu ändern, die als veraltet und in ihrem Anwendungsbereich begrenzt gilt. Die Vorschläge für eine Überarbeitung des Rechtsakts, die die Kommission 1998 und 2017 vorgelegt hatte, wurden in der Folge zurückgezogen.

³ 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*).

⁴ Verordnung (EU) 1056/2020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (*ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33*).

II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

7. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss benannt. Am 13. September 2024 hat der TRAN-Ausschuss Herrn Flavio TOSI (PPE, IT) zum Berichterstatter ernannt. Er ersetzt den vorherigen Berichterstatter, Herrn Massimiliano SALINI (PPE, IT), der am 1. März 2024 ein Arbeitsdokument⁵ mit Empfehlungen vorgelegt hatte.
8. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme⁶ auf seiner 585. Plenartagung vom 14. Februar 2024 angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme⁷ auf seiner 159. Plenartagung vom 31. Januar-1. Februar 2024 angenommen.

III. BERATUNGEN IM RAT

9. Die Kommission hat den Vorschlag und die Folgenabschätzung in der Sitzung der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ vom 17. November 2023 unter spanischem Vorsitz vorgestellt.
10. Der belgische Vorsitz hat den Vorschlag in elf Sitzungen der Gruppe (mit sieben Kompromisstexten) eingehend geprüft und dem Rat am 18. Juni 2024 einen Fortschrittsbericht⁸ vorgelegt.
11. Der ungarische Vorsitz hat die Prüfung des Dossiers in den Sitzungen der Gruppe vom 10. September und 1. Oktober 2024 fortgesetzt. Der Vorsitz hat auf der Tagung des AStV vom 16. Oktober 2024 eine Aussprache zwecks weiterer Orientierungen geführt.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_DE.pdf.

⁶ Dok. ST 10705/24.

⁷ Dok. ST 06311/24.

⁸ Dok. ST 10275/24.

IV. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISS

12. Der ungarische Vorsitz nahm die Beratungen über das Dossier mit Sondierungen für einen flexibleren Ansatz auf, der den unterschiedlichen Ansichten der Mitgliedstaaten Rechnung trägt. Es war klar, dass die neue Definition der Beförderung im kombinierten Verkehr im Kommissionsvorschlag, die auf einem Schwellenwert von mindestens 40 % Einsparungen bei den externen Kosten beruht, nicht ausreichend Unterstützung erhalten würde. Die jüngste Kompromissfassung unter belgischem Vorsitz, die eine Anforderung von mindestens 50 % nicht straßengebundener Teilstrecken enthielt, wurde von einigen Delegationen begrüßt, erhielt aber auch nicht ausreichend Unterstützung. Gleichzeitig forderten mehrere Delegationen eine Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke, wobei einige Delegationen vorschlugen, zur Definition in der allgemeinen Ausrichtung des Rates von 2018 zurückzukehren, bei der diese Obergrenze auf 150 km festgelegt wurde.⁹
13. In einem ersten Schritt legte der Vorsitz ein Diskussionspapier vor, das zusätzlich zur Anforderung von mindestens 50 % nicht straßengebundener Teilstrecken zwei Optionen enthielt. Mit der ersten Option wurde eine Obergrenze von 150 km für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke eingeführt, mit Ausnahmen für die Erreichung des nächstgelegenen geeigneten Umschlagterminals. Mit der zweiten Option wurde vorgeschlagen, die Obergrenze von 150 km für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke nur für Verbindungen zwischen Straßen- und Schiffsverkehr beizubehalten, ähnlich den derzeit geltenden Vorschriften. Für Verbindungen zwischen Straßen- und Schienenverkehr wurde vorgeschlagen, den Mitgliedstaaten die Flexibilität einzuräumen, mehrere Entfernungen für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke festzulegen und dementsprechend zu entscheiden, welche Anreize anzuwenden sind. Ziel war es, einen Kompromiss zu finden, der den unterschiedlichen geografischen Gegebenheiten und der unterschiedlichen Logistikinfrastruktur in den Mitgliedstaaten Rechnung trägt. Zahlreiche Delegationen hielten die zweite Option jedoch für zu komplex und befürchteten, dass ihre Umsetzung zu einer Fragmentierung der Vorschriften in der Union führen könnte.
14. Anschließend legte der Vorsitz einen Kompromisstext zu allen Artikeln vor. Bezüglich der zentralen Frage des Geltungsbereichs des kombinierten Verkehrs beruhte der Kompromisstext auf der ersten Option des Diskussionspapiers, d. h. mindestens 50 % nicht straßengebundene Teilstrecken und eine Obergrenze von 150 km für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke. Es wurde eine Reihe klar definierter Bedingungen eingeführt, um zu präzisieren, wann die Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke überschritten werden darf.

⁹ Dok. ST 15147/18.

15. Zusätzlich prüfte der Vorsitz, wie die Frage der digitalen Plattformen gelöst werden könnte, wenn es um die Überprüfung der Förderfähigkeit bei der Planung einer Beförderung im kombinierten Verkehr und den Nachweis der Einhaltung bei Straßenkontrollen geht. Der ursprüngliche Vorschlag, wonach die Kommission eine befristete digitale Geokodierungs-Plattform entwickeln sollte, wurde von vielen Delegationen als komplex und überflüssig betrachtet. Folglich nahm der Vorsitz in seinen Kompromisstext eine Schutzklausel auf, mit der sichergestellt werden soll, dass die Organisatoren von kombiniertem Verkehr die eFTI-Plattformen erst dann nutzen müssen, wenn eine ausreichende Zahl von eFTI-Plattformanbietern für die erforderlichen neuen Funktionen zertifiziert worden sind.
16. Darüber hinaus änderte der Vorsitz die Bestimmungen über die nationalen Strategierahmen für die Erleichterung einer stärkeren Nutzung des kombinierten Verkehrs, indem unter anderem klargestellt wurde, dass das Ziel der Verringerung der Gesamtkosten von Beförderungen im kombinierten Verkehr freiwillig ist und als Richtwert gilt.
17. Der Vorsitz hat ferner versucht, eine geeignete Lösung für die Bestimmung zu finden, wonach Fahrzeuge, die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken von Beförderungen im kombinierten Verkehr durchführen, von Fahrverboten ausgenommen werden, indem er mehrere Ausnahmeregelungen vorgeschlagen hat.
18. In der Gruppe gab es gemischte Reaktionen auf den Kompromissvorschlag des Vorsitzes. Der Vorsitz kam daher zu folgendem Schluss: Um weitere Fortschritte bei dem Vorschlag erzielen zu können, muss zuerst die Definition der Beförderung im kombinierten Verkehr geklärt werden, da sie ausschlaggebend dafür ist, ob die Beförderung für Anreize und Unterstützungsmaßnahmen in Frage kommt.
19. Folglich hat der Vorsitz beschlossen, dem AStV zwei Fragen für weitere Orientierungen vorzulegen: erstens, ob eine Kombination aus einem Mindestanteil von 50 % nicht straßengebundener Teilstrecken und einer Obergrenze für die Entfernung der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, beispielsweise 150 km, eine Grundlage für die Definition bilden könnte; und zweitens, ob Ausnahmen für spezifische Situationen vorgesehen werden müssen. Aus den Beratungen des AStV ging hervor, dass die Ansichten der Mitgliedstaaten zum Geltungsbereich der Beförderung im kombinierten Verkehr nach wie vor unterschiedlich sind, wobei einige eine feste Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke stark befürworten, während andere den Ansatz eines prozentualen Anteils bevorzugen und eine dritte Gruppe bereit ist, Flexibilität zu zeigen. Darüber hinaus hielten einige Mitgliedstaaten die Nutzung der eFTI-Plattformen für die Organisatoren von kombiniertem Verkehr für verfrüht.

20. Es sind weitere Beratungen erforderlich, um einen Kompromiss zu den noch offenen Fragen zu finden. Für einige Mitgliedstaaten sind Anreize zur Förderung von Frachtverbindungen im Schienenverkehr unentbehrlich. Diesbezüglich könnten gesonderte Bestimmungen für Beförderungen mit Umschlag zwischen Straßen- und Schienenverkehr und für Beförderungen mit Umschlag zwischen Straßen- und Schiffsverkehr geprüft werden, sofern ein solcher Ansatz Rechtssicherheit gewährleisten kann und nicht zu einer Fragmentierung führen würde. Gleichzeitig betonen die Inselmitgliedstaaten, wie wichtig die Beibehaltung der vorgeschlagenen Bestimmungen über nachhaltigen intermodalen Verkehr zwischen Inseln und Inselmitgliedstaaten und dem Festland ist.

V. **FAZIT**

21. Der AStV ersucht im Anschluss an seine Tagung vom 27. November 2024 den Rat, den Fortschrittsbericht über die Beratungen zur Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr zur Kenntnis zu nehmen.
-