

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

(92/C 282/03)

KOM(92) 230 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 2. Juli 1992)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Anwendung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/224/EWG ⁽²⁾, hat positive Ergebnisse gezeitigt.

Angesichts der sich verschärfenden Situation auf den Straßen, der Probleme des Umweltschutzes und der Sicherheit im Straßenverkehr ist es im allgemeinen Interesse notwendig, den kombinierten Verkehr als Alternative zum Straßenverkehr weiter auszubauen.

Mit der Verwirklichung des Binnenmarktes werden die Verkehrsströme weiter anwachsen; die Gemeinschaft muß daher das Nötige veranlassen, um ihre Verkehrsressourcen zum Wohle der Allgemeinheit bestmöglich zu nutzen.

Der Seeverkehr spielt für eine verkehrsträgerübergreifende Gemeinschaftspolitik eine wichtige Rolle und trägt zur Verwirklichung der Ziele der Gemeinschaft auf dem Gebiet des kombinierten Verkehrs bei.

Daher sollte eine Beförderung im Seeverkehr mit vor- oder nachheriger Beförderung durch einen anderen Verkehrsträger als kombinierter Verkehr betrachtet werden.

Dies darf jedoch nicht zu einer Benachteiligung oder Ungleichbehandlung anderer Verkehrsträger führen; für die Länge des Vor- und Nachlaufs auf der Straße sollte daher dieselbe Obergrenze gelten wie für den Straßen- vor- und -nachlauf vor beziehungsweise nach Beförderungen im Binnenschiffsverkehr.

Die Richtlinie 75/130/EWG ist daher entsprechend zu ändern —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 75/130/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als

— ‚kombinierter Verkehr‘ Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten, bei denen die Zugmaschine, der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselbehälter oder der Container (von mindestens 20 Fuß Länge) entweder einen Teil der Strecke auf der Straße und einen anderen auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See oder aber einen Teil auf der Schiene und einen anderen auf Binnenwasserstraßen oder auf See zurücklegt;

— ‚Wechselbehälter‘ Behälter, die zur Aufnahme von Gütern bestimmt sind, auf der Straße und auf der Schiene befördert werden können und an der Unterkante kranbar sind.“

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 48 vom 22. 2. 1975, S. 31.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 103 vom 23. 4. 1991, S. 1.

2. Artikel 2 wird Artikel 3.

3. Folgender neue Artikel 2 wird eingefügt:

„Artikel 2

Diese Richtlinie gilt für Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne von Artikel 1, wenn der Straßenzu- oder -ablauf

— zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen bzw. entladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof oder

— in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnenhafen des Umschlags oder

— in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Seehafen des Umschlags

erfolgt.“

4. Artikel 3 wird Artikel 4 mit folgendem Wortlaut:

„Artikel 4

Bei Beförderungen im kombinierten gewerblichen Verkehr ist das Beförderungspapier, das mindestens den Vorschriften von Artikel 6 der Verordnung Nr. 11 des Rates⁽¹⁾ entspricht, durch die Angabe des oder der Bahnhöfe, Binnenhäfen bzw. Seehäfen, in denen der Umschlag erfolgt, zu ergänzen. Diese Angaben werden vor Durchführung der Beförderung eingetragen und durch einen Stempel der Eisenbahnbeziehungsweise Hafenverwaltung in den betreffenden Bahnhöfen oder Häfen bestätigt, wenn der Abschnitt der Beförderung auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen beziehungsweise auf See beendet ist.

(¹) ABl. Nr. 52 vom 16. 8. 1960, S. 1121/60.“

5. Artikel 4 wird Artikel 5 mit folgendem Wortlaut:

„Artikel 5

(1) Wird vor Beginn der Beförderung auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See die Grenze auf der Straße überschritten, so können die Mitgliedstaaten vom Verkehrsunternehmer verlangen, mittels eines entsprechenden Papiers nachzuweisen, daß für die Beförderung der Zugmaschine, des Lastkraftwagens, des Anhängers, des Sattelanhängers, des Wechselbehälters oder des Containers (von mindestens 20 Fuß) auf der Schiene bzw. für die Beförderung der Zugmaschine, des Lastkraftwagens, des Anhängers, des Sattelanhängers oder des Containers (von mindestens 20 Fuß) auf Binnenwasserstraßen oder auf See ein Platz reserviert worden ist.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Kontrollbehörden die Befugnis erteilen, nach Beendigung einer im Rahmen des kombinierten Verkehrs durchgeführten Beförderung auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See die Vorlage des entsprechenden Beförderungspapiers zu verlangen.“

6. Artikel 5 wird Artikel 6.

7. Artikel 6 wird Artikel 7.

8. Artikel 7 Absatz 1 wird Artikel 8 Absatz 1.

9. Artikel 7 Absatz 2 wird Artikel 8 Absatz 2 mit folgendem Wortlaut:

„(2) Die Vertreter der Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission bei der Sammlung von Daten für die Erstellung des Berichtes nach Absatz 1.

Dieser Bericht enthält eine Analyse der Angaben und statistischen Daten insbesondere zu:

- den Relationen im kombinierten Verkehr,
- der Zahl der Sendungen von Fahrzeugen, Wechselbehältern und Containern in den verschiedenen Verkehrsrelationen,
- dem Beförderungsaufkommen in Tonnen,
- den Tonnenkilometerleistungen.

Außerdem enthält der Bericht gegebenenfalls Vorschläge, wie in Zukunft die Qualität dieser Angaben und die Lage des kombinierten Verkehrs verbessert werden können.“

10. Artikel 8 wird Artikel 9.

11. Im neuen Artikel 9 Absatz 3 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„— Spanien — [licencia fiscal]

— Impuesto vehículos — tracción mecánica“.

12. Artikel 9 wird Artikel 10 mit folgendem Wortlaut:

„Artikel 10

Wird ein Anhänger oder Sattelanhänger, der Eigentum eines kombinierten Werkverkehr betreibenden Unternehmens ist, im Straßenzu- oder -ablauf von einer Zugmaschine gezogen, die Eigentum eines gewerblichen Verkehrsunternehmens ist, so ist für diese Beförderung das Beförderungspapier gemäß Artikel 4 nicht vorgeschrieben; zum Nachweis der auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See zurückzulegenden Strecke ist jedoch ein anderes Papier beizubringen.“

13. Der bisherige Artikel 10 wird gestrichen.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtli-

nie vor dem 1. Januar 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr

(92/C 282/04)

KOM(92) 230 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 2. Juli 1992)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1100/89 ⁽²⁾, räumt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, den kombinierten Verkehr durch die Gewährung von Beihilfen zu Investitionen in die Infrastruktur sowie

in ortsfeste und bewegliche Umschlaganlagen sowie durch Beihilfen zu den Betriebskosten des kombinierten Verkehrs zu fördern, soweit es sich um innergemeinschaftlichen Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet von Drittländern handelt.

Die Entwicklung des kombinierten Verkehrs macht deutlich, daß die Anlaufphase für diese Technik noch nicht in der ganzen Gemeinschaft abgeschlossen ist und die Beihilferegelung daher verlängert werden muß.

Die Gewährung von Beihilfen zur Deckung von Betriebskosten des kombinierten Verkehrs durch das Hoheitsgebiet von Drittländern ist nur in den besonderen Fällen Österreich, Staaten des ehemaligen Jugoslawien und Schweiz gerechtfertigt.

Um den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft baldmöglichst zu erreichen, müssen Investitionen in die Spezialausrüstung für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße insbesondere dann gefördert werden, wenn diese Ausrüstung eine Alternative zu Infrastrukturmaßnahmen bietet, die kurzfristig nicht durchführbar sind.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 130 vom 15. 6. 1970, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 116 vom 28. 4. 1989, S. 24.