

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(92) 538 endg.

Brüssel, den 7. Dezember 1992

Änderung des Vorschlags für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17.2.1975
über die Festlegung gemeinsamer Regeln
für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr
zwischen Mitgliedstaaten

Änderung des Vorschlags für eine

VERORDNUNG (EWG) DES RATES

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

(von der Kommission nach Artikel 149 Absatz 3 des EWG-Vertrags
vorgelegt)

**Änderung des Vorschlags für eine
Richtlinie des Rates**

**zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17.2.1975
über die Festlegung gemeinsamer Regeln
für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr
zwischen Mitgliedstaaten**

Begründung

3

1. Die Kommission hat dem Rat am 10. Juni 1992 einen Vorschlag für eine Richtlinie (EWG) des Rates zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten vorgelegt⁽¹⁾.

Mit diesem Vorschlag sollen die bestehenden Gemeinschaftsregelungen für den kombinierten Verkehr an die jüngste Entwicklung des Verkehrsmarkts angepaßt werden.

2. Am 20. November 1992 hat das Parlament auf seiner Plenartagung den Vorschlag der Kommission vorbehaltlich mehrerer Änderungen gebilligt.
3. Alle Änderungsvorschläge erscheinen akzeptabel, da sie zugleich den Text der vorgeschlagenen Richtlinie verdeutlichen und Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung des kombinierten Verkehrs darstellen; einzige Ausnahme ist der Änderungsvorschlag Nr. 11, durch den das Datum des Inkrafttretens der neuen Richtlinie, d.h. die völlige Liberalisierung im Rahmen des kombinierten Verkehrs der Länge des Straßenvor- und -nachlaufs vor bzw. nach einer Beförderung zur See, auf den 1. Juli 1993 verschoben wird. Dieser Änderungsvorschlag steht nicht mit dem Ziel der Kommission in Einklang, die Straßenkobotage zum 1.1.1993 einzuführen, weshalb das Inkrafttreten dieser Maßnahmen in dem besonderen Fall des kombinierten See- und Straßenverkehrs nicht nach dem Januar 1993 erfolgen sollte.

(1) ABI. Nr. C 282 vom 30.10.1993, S. 8.

**Änderung des Vorschlags für eine
Richtlinie des Rates**

zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975
über die Festlegung gemeinsamer Regeln
für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr
zwischen Mitgliedstaaten

(von der Kommission nach Artikel 149 Absatz 3
des EWG-Vertrags vorgelegt)

Der von der Kommission unterbreitete Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten wird wie folgt geändert:

1. Der fünfte Erwägungsgrund wird wie folgt geändert:

"Daher ist eine Beförderung im Seeverkehr mit vor- oder nachheriger Beförderung durch einen oder mehrere andere(n) Verkehrsträger als kombinierter Verkehr zu betrachten."

2. Der seitherige sechste Erwägungsgrund wird gestrichen und durch folgenden Text ersetzt:

"Die geltenden Regelungen für Steuerbefreiungen und -erstattungen zugunsten von im kombinierten Verkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen sind anzugleichen, um sie wirksamer zu gestalten und eine einheitlichere Anwendung in der Gemeinschaft zu gewährleisten."

3. Nach dem sechsten Erwägungsgrund ist folgender Erwägungsgrund (der somit der siebte wird) einzufügen:

"Im Rahmen einer Gemeinschaftspolitik zur Förderung des kombinierten Verkehrs ist eine Erfassung und Angleichung der einzelstaatlichen Verordnungen und technischen Vorschriften für den kombinierten Verkehr anzustreben."

4. Der bisherige siebte Erwägungsgrund bleibt unverändert und wird zum achten Erwägungsgrund.
5. Artikel 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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/oder einen anderen auf der Schiene und/oder auf Binnenwasserstraßen und/oder auf See oder aber einen Teil auf der Schiene und/oder einen anderen auf Binnenwasserstraßen und/oder auf See zurücklegt."

6. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

Artikel 2

"1. 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.

2. Die Seestrecke im Rahmen des kombinierten Verkehrs muß im Sinne dieser Richtlinie in einem Umkreis von mindestens 125 km Luftlinie liegen.
3. Im Einvernehmen mit der Kommission können die Mitgliedstaaten innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie die in Absatz 1 dritter Gedankenstrich vorgeschlagene Kilometergrenze auf 200 km ausdehnen, wenn der betreffende Mitgliedstaat darlegen kann, daß eine solche Maßnahme im Hinblick auf die Kapazitäten im Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr auf seinem Gebiet geboten und eine Wettbewerbsverzerrung nicht zu befürchten ist."

7. Der neue Artikel 4 wird wie folgt geändert:

Artikel 4

"Bei Beförderungen im kombinierten gewerblichen Verkehr ist das Beförderungspapier, das mindestens den Vorschriften von Artikel 6 der Verordnung Nr. 11(*) des Rates entspricht, durch die Angabe des oder der Bahnhöfe und/oder Binnenhäfen bzw. Seehäfen, in denen der Umschlag erfolgt,

(*) ABl. Nr. C 52 vom 16.8.1960, S. 1121/60

zu ergänzen. Diese Angaben werden vor Durchführung der Beförderung eingetragen und durch einen Stempel der Eisenbahn- und/oder Hafenverwaltung in den betreffenden Bahnhöfen und/oder Häfen bestätigt, wenn der Abschnitt der Beförderung auf der Schiene und/oder auf Binnenwasserstraßen und/oder auf See beendet ist." 6

8. Der neue Artikel 5 wird wie folgt geändert:

Artikel 5

- "1. Wird von Beginn der Beförderung auf der Schiene und/oder auf Binnenwasserstraßen und/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 und/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 und/oder auf Binnenwasserstraßen und/oder auf See die Vorlage des entsprechenden Beförderungspapiers zu verlangen."

9. Der neue Artikel 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

Artikel 9

- "1. Bis zum 1. Juli 1993 arbeitet die Kommission Vorschläge für gemeinsame Normen für alle Mitgliedstaaten aus, um die in Absatz 3 genannten Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger, wenn sie im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, pauschal oder anteilmäßig entsprechend den auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See zurückgelegten Strecken zu ermäßigen oder zu erlassen.

Die Mitgliedstaaten erlassen die indirekten oder gleichwertigen Steuern auf das Fahrzeug in voller Höhe, wenn mit ihm in einem Zwölfmonatszeitraum mehr als 120 Fahrten durchgeführt wurden, bei denen ein Teil der Gesamtstrecke im Rahmen des kombinierten Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See zurückgelegt wurde. Die Mitgliedstaaten können von dem Spediteur verlangen, daß er mit Hilfe des in Artikel 4 erwähnten Dokuments den Nachweis dafür erbringt.

Für den Fall, daß die genannte Zahl von Fahrten nicht erreicht wird, gelten folgende Ermäßigungen:

91-120 Fahrten: Ermäßigung der indirekten Steuern um 75 %;

61-90 Fahrten: Ermäßigung der indirekten Steuern um 50 %;

31-60 Fahrten: Ermäßigung der indirekten Steuern um 25 %.

Beträgt die auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See zurückgelegte Strecke mehr als 400 km, so zählt die Fahrt doppelt. Beträgt die Fahrt mehr als 800 km, so zählt sie dreifach."

10. Der neue Artikel 10 wird wie folgt geändert:

Artikel 10

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

11. Folgender neue Artikel wird eingefügt:

Artikel 14

"Die Kommission legt dem Rat und dem Parlament so bald wie möglich, spätestens jedoch zum 1. Juli 1993, einen Bericht mit Vorschlägen zur Angleichung der für den kombinierten Verkehr geltenden Verordnungen, technischen Spezifikationen und Normen einschließlich der Kompatibilität und Standardisierung der im kombinierten Verkehr verwendeten Ladeeinheiten und Fahrzeuge vor."

12. Aus Artikel 14 wird Artikel 15.

8

**Änderung des Vorschlags einer Verordnung (EWG) des Rates
zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70
über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr**

Begründung

1. Die Kommission hat dem Rat am 10. Juni 1992 einen Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr vorgelegt⁽¹⁾.
2. Am 20. November 1992 hat das Parlament auf seiner Plenartagung den Vorschlag der Kommission vorbehaltlich mehrerer Änderungen gebilligt.
3. Alle Änderungsvorschläge – mit einer Ausnahme – erscheinen akzeptabel, da sie den Text der vorgeschlagenen Verordnung verdeutlichen; die Ausnahme betrifft den Vorschlag, die Geltungsdauer der Verordnung bis zum 31. Dezember 2000 auszudehnen.

(1) ABI. Nr. C 282 vom 30.10.1992, S. 10.

10

**Änderung des Vorschlags
für eine Verordnung (EWG) des Rates**

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70
über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr**

(von der Kommission nach Artikel 149 Absatz 3
des EWG-Vertrags vorgelegt)

Der von der Kommission unterbreitete Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird wie folgt geändert:

1. Der neue dritte Erwägungsgrund wird wie folgt abgefaßt:

"Investitionen in die Umschlagplätze, die die Schnittstellen für die einzelnen Verkehrsträger darstellen, kommt fundamentale Bedeutung für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs zu."

2. Der seitherige dritte Erwägungsgrund wird nach seiner Änderung zum neuen Erwägungsgrund 7a:

"Die Gewährung von Beihilfen zur Deckung von Betriebskosten des kombinierten Verkehrs durch das Hoheitsgebiet von Drittländern ist bei allen Transitländern und insbesondere in den Fällen Österreich, Schweiz, Slowenien und übrige Staaten des ehemaligen Jugoslawien, gerechtfertigt."

3. Der siebte Erwägungsgrund wird geändert und lautet wie folgt:

"Die derzeitige Beihilferegulung sollte bis zum 31. Dezember 1995 in Kraft bleiben. Der Rat sollte nach Maßgabe des Vertrags beschließen, welche Regelung in der Folgezeit anzuwenden bzw. unter welchen Voraussetzungen die Beihilferegulung gegebenenfalls aufzuheben ist."

4. Ein neuer Erwägungsgrund 8a wird eingefügt:

"Der Seeverkehr trägt entscheidend zu einer intermodalen Gemeinschaftspolitik bei, und die Kommission sollte so bald wie möglich Vorschläge für Beihilfen im Bereich des Seeverkehrs, insbesondere für Beihilfen für Endhäfen, unterbreiten."

5. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e wird wie folgt geändert:

"e) bis zum 31. Dezember 1995, sofern die Beihilfen vorübergehend gewährt werden, den kombinierten Verkehr fördern sollen und folgendes betreffen:

- Investitionen in die Infrastruktur, insbesondere in Umschlagplätze,
- oder Investitionen in ortsfeste und bewegliche Umschlaganlagen
- oder Investitionen in Spezialausrüstung für den kombinierten Verkehr, die ausschließlich im kombinierten Verkehr eingesetzt wird,
- oder die sonstigen Kosten der Durchführung von kombiniertem Transitverkehr durch alle Transitländer und insbesondere durch Österreich, die Schweiz, Slowenien und die übrigen Staaten des ehemaligen Jugoslawien.

Alle zwei Jahre erstattet die Kommission dem Rat Bericht über die Ergebnisse der Durchführung der obengenannten Maßnahmen, insbesondere über die Zuteilung und die Höhe der Beihilfen sowie über ihre Auswirkungen auf den kombinierten Verkehr. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die für die Erstellung dieses Berichts erforderlichen Angaben. Spätestens am 31. Dezember 1995 beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission darüber, welche Regelung in der Folgezeit anzuwenden bzw. unter welchen Voraussetzungen diese Beihilferegelung gegebenenfalls aufzuheben ist."

6. Artikel 3 Absatz 1 wird geändert; folgender neue Buchstabe f wird eingefügt:

"f) Die Kommission legt dem Rat und dem Europäischen Parlament bis zum 30. Juni 1993 einen Bericht mit Vorschlägen für eine Beihilfenregelung für den Seeverkehr und insbesondere für die Endhäfen vor."

12

ISSN 0254-1467

KOM(92) 538 endg.

DOKUMENTE

DE

07

Katalognummer : CB-CO-92-559-DE-C

ISBN 92-77-50563-X

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg