

Brüssel, den 3. April 2019  
(OR. en)

7739/19

---

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

---

**CODEC 752  
TRANS 218  
PE 112**

## **INFORMATORISCHER VERMERK**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

---

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  
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments  
(Straßburg, 25. bis 28. März 2019)

---

### **I. EINLEITUNG**

Der Berichterstatterin, Daniela AIUTO (EFDD – IT), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht zu dem Richtlinienvorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 81 Änderungsanträge (Änderungsanträge 1-81) zu dem Vorschlag.

Ferner haben die Fraktionen folgende Änderungsanträge eingereicht: ECR 5 Änderungsanträge (Änderungsanträge 83-87), Verts/ALE 5 Änderungsanträge (Änderungsanträge 88-92) und GUE/NGL einen Änderungsantrag (Änderungsantrag 82).

## II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 27. März 2019 die Änderungsanträge 1-81 zu dem Richtlinienvorschlag angenommen.

Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer EntschlieÙung (siehe Anlage) enthalten<sup>1</sup>.

---

---

<sup>1</sup> Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen EntschlieÙung sind die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch *Fettdruck und Kursivschrift* kenntlich gemacht. Das Symbol "■" weist auf Textstreichungen hin.

## **Gemeinsame Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten \*\*\*I**

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 27. März 2019 zu dem 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 (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))**

### **(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0648),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8- 0391/2017),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - unter Hinweis auf die vom schwedischen Reichstag im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegte begründete Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 19. April 2018<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen vom 5. Juli 2018<sup>3</sup>,
  - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A8- 0259/2018),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;

---

<sup>2</sup> ABl. C 262 vom 25.7.2018, S. 52.

<sup>3</sup> Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

## Abänderung 1

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 1

*Vorschlag der Kommission*

(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.**

*Geänderter Text*

(1) **Das übergeordnete Ziel dieser Richtlinie besteht im Aufbau eines ressourceneffizienten multimodalen Verkehrsnetzes und der Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs in Bezug auf Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Unfälle, Lärm und Verkehrsüberlastung.**

## Abänderung 2

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 2

*Vorschlag der Kommission*

(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 Rates<sup>21</sup>, 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.

*Geänderter Text*

(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 Rates<sup>21</sup>, 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. **Um die negativen externen Effekte des Straßengüterverkehrs weiter zu verringern, sollte in Bezug auf Lösungen für eine bessere**

***Streckenplanung, Netzoptimierung, Steigerungen der Lasteffizienz und Möglichkeiten zur Erhebung von Gebühren für externe Kosten die Erforschung bewährter Verfahren und deren Austausch zwischen den Mitgliedstaaten gefördert werden.***

---

<sup>21</sup> 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).

---

<sup>21</sup> 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).

### Abänderung 3

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

##### *Vorschlag der Kommission*

(3) ***In Bezug auf das*** Ziel, 30 % des Güterkraftverkehrs über Entfernungen von mehr als 300 km (und mehr als 50 % bis zum Jahr 2050) bis zum Jahr 2030 auf andere Verkehrsträger wie Schiene oder Schifffahrt zu verlagern, ***um die Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger, zu optimieren, geht es langsamer voran als erwartet, und nach den derzeitigen Projektionen wird dieses Ziel wohl nicht*** erreicht werden.

##### *Geänderter Text*

(3) ***Das*** Ziel, 30 % des Güterkraftverkehrs über Entfernungen von mehr als 300 km (und mehr als 50 % bis zum Jahr 2050) bis zum Jahr 2030 auf andere Verkehrsträger wie Schiene oder Schifffahrt zu verlagern, ***muss über Effizienzgewinne und eine Verbesserung der Infrastruktur bei den Verkehrsträgern Schiene und Schifffahrt*** erreicht werden.

### Abänderung 4

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

##### *Vorschlag der Kommission*

(4) Die Richtlinie 92/106/EWG hat zur Entwicklung der Unionspolitik für den

##### *Geänderter Text*

(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.

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, den begrenzten Umfang der Unterstützungsmaßnahmen *sowie* **verwaltungstechnische und protektionistische Hürden im Schienenverkehr**, wurde ihre Wirkung allerdings erheblich gemindert.

## Abänderung 5

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4a) Diese Richtlinie sollte den Weg hin zu intermodalen und multimodalen Güterverkehrsdiensten ebnen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger schaffen.**

## Abänderung 6

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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.**

(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 **Wettbewerbsfähigkeit des Schienen- und Schiffsverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr zu verbessern.**

## Abänderung 7

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Die nationalen intermodalen Beförderungen machen 19,3 % des gesamten intermodalen Verkehrs in der Union aus. Für diese Beförderungen gelten die in der Richtlinie 92/106/EWG vorgesehenen Unterstützungsmaßnahmen aufgrund des begrenzten Anwendungsbereichs der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs derzeit nicht. Die negativen Auswirkungen des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs, insbesondere Treibhausgasemissionen und Verkehrsüberlastung, sind jedoch über die nationalen Grenzen hinaus spürbar. Daher muss der Anwendungsbereich der Richtlinie 92/106/EWG auf nationale Beförderungen im kombinierten Verkehr (innerhalb der Mitgliedstaaten) ausgeweitet werden, um die weitere Entwicklung des kombinierten Verkehrs in der Union und damit auch eine zunehmende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, die Binnenwasserstraßen und den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern.

#### *Geänderter Text*

(6) Die nationalen intermodalen Beförderungen machen 19,3 % des gesamten intermodalen Verkehrs in der Union aus. Für diese Beförderungen gelten die in der Richtlinie 92/106/EWG vorgesehenen Unterstützungsmaßnahmen aufgrund des begrenzten Anwendungsbereichs der Begriffsbestimmung des kombinierten Verkehrs derzeit nicht. Die negativen Auswirkungen des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs, insbesondere Treibhausgasemissionen und Verkehrsüberlastung, sind jedoch über die nationalen Grenzen hinaus spürbar. Daher muss der Anwendungsbereich der Richtlinie 92/106/EWG auf nationale Beförderungen im kombinierten Verkehr (innerhalb der Mitgliedstaaten) ausgeweitet werden, um die weitere Entwicklung des kombinierten Verkehrs in der Union und damit auch eine zunehmende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, die Binnenwasserstraßen und den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern.

***Die Ausnahme von den Kabotagevorschriften bleibt jedoch auf Beförderungen im Bereich des internationalen kombinierten Verkehrs zwischen Mitgliedstaaten beschränkt. Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet sein, wirksame Kontrollen durchzuführen, um die Einhaltung dieser Regeln sicherzustellen und die Harmonisierung der Arbeits- und Sozialbedingungen über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg und in den einzelnen Mitgliedstaaten voranzubringen.***



## Abänderung 8

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(7a) Um die reibungslose Funktionsweise des Binnenmarkts zu gewährleisten, sollten die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken bei einer Beförderung im kombinierten Verkehr unter die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1b</sup> fallen, wenn sie Teil einer grenzüberschreitenden oder innerstaatlichen Beförderung sind. Es muss überdies die soziale Absicherung von Kraftfahrern sichergestellt werden, die in einem anderen Mitgliedstaat tätig sind. Die Bestimmungen über die Entsendung von Kraftfahrern gemäß der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1c</sup> und über die Durchsetzung dieser Bestimmungen gemäß der Richtlinie 2014/67/EU sollten für Verkehrsunternehmer gelten, die auf den im Rahmen des kombinierten Verkehrs auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken Beförderungen durchführen. Die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken sollten als Bestandteil einer einzelnen Beförderung im kombinierten Verkehr angesehen werden. Insbesondere sollten die in diesen Richtlinien vorgesehenen Bestimmungen über den grenzüberschreitenden Verkehr für die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken gelten, die Teil einer grenzüberschreitenden Beförderung im kombinierten Verkehr sind. Außerdem sollten im Falle von Kabotagebeförderungen die in der Richtlinie 1072/2009 enthaltenen Kabotagevorschriften für die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken gelten, die Teil einer innerstaatlichen***

*Beförderung im kombinierten Verkehr sind.*

---

*<sup>1a</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L300 vom 14.11.2009, S. 51).*

*<sup>1b</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L300 vom 14.11.2009, S. 72).*

*<sup>1c</sup> Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).*

*<sup>1d</sup> Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) ( ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).*

## **Abänderung 9**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(9a) Es muss klargestellt werden, dass kranbare Anhänger und Sattelanhänger ein Bruttogewicht von 44 Tonnen haben*

*dürfen, wenn die Ladeeinheiten gemäß den internationalen Normen ISO 6346 und EN 13044 gekennzeichnet sind.*

## Abänderung 10

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 11

##### *Vorschlag der Kommission*

(11) Durch die veraltete Methode des Nachweises einer Beförderung im kombinierten Verkehr anhand von Stempeln **werden** die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 92/106/EWG bzw. die Prüfung, ob die in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen in Betracht kommen, verhindert. Es sollte präzisiert werden, welche Nachweise dafür, dass es sich um eine Beförderung im kombinierten Verkehr handelt, zu erbringen sind und auf welche Art und Weise dies zu geschehen hat. Die Verwendung und Übertragung elektronischer Beförderungsinformationen, durch die die Bereitstellung einschlägiger Nachweise und deren Bearbeitung durch die zuständigen Behörden vereinfacht werden dürfte, sollte gefördert werden. Das verwendete Format sollte zuverlässig und beweiskräftig sein. Der Rechtsrahmen und die Initiativen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren sowie die Digitalisierung im Güterverkehr sollten den Entwicklungen auf Unionsebene Rechnung tragen.

##### *Geänderter Text*

(11) Durch die veraltete Methode des Nachweises einer Beförderung im kombinierten Verkehr anhand von Stempeln **wird** die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 92/106/EWG bzw. die Prüfung, ob die in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen in Betracht kommen, verhindert. Es sollte präzisiert werden, welche Nachweise dafür, dass es sich um eine Beförderung im kombinierten Verkehr handelt, zu erbringen sind und auf welche Art und Weise dies zu geschehen hat. Die Verwendung und Übertragung elektronischer Beförderungsinformationen, durch die die Bereitstellung einschlägiger Nachweise und deren Bearbeitung durch die zuständigen Behörden vereinfacht werden dürfte, sollte gefördert werden, **damit die Verwendung von Papierdokumenten zu gegebener Zeit schrittweise eingestellt werden kann**. Das verwendete Format sollte zuverlässig und beweiskräftig sein. Der Rechtsrahmen und die Initiativen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren sowie die Digitalisierung im Güterverkehr sollten den Entwicklungen auf Unionsebene Rechnung tragen.

## Abänderung 11

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(11a) Um die Beförderung im kombinierten Verkehr für die Verkehrsunternehmen attraktiver zu machen, insbesondere für sehr kleine Unternehmen und kleine und mittlere Unternehmen (KMU), sollte der potenzielle Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit der Ausführung einer Beförderung im kombinierten Verkehr im Vergleich zu einer unimodalen Beförderung minimiert werden.***

**Abänderung 12**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(12) Der Anwendungsbereich der derzeit in der Richtlinie 92/106/EWG festgelegten wirtschaftlichen Unterstützungsmaßnahmen ist sehr begrenzt und besteht aus steuerlichen Maßnahmen (Steuererstattung oder -nachlass), die nur für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße gelten. Diese Maßnahmen sollten auf den kombinierten Verkehr, in den Binnenschifffahrt und Seeverkehr einbezogen sind, ausgeweitet werden. Sonstige relevante Arten von Maßnahmen, beispielsweise Unterstützungsmaßnahmen für Infrastrukturinvestitionen oder andere Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung, sollten ebenfalls unterstützt werden.

(12) Der Anwendungsbereich der derzeit in der Richtlinie 92/106/EWG festgelegten wirtschaftlichen Unterstützungsmaßnahmen ist sehr begrenzt und besteht aus steuerlichen Maßnahmen (Steuererstattung oder -nachlass), die nur für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße gelten. Diese Maßnahmen sollten auf den kombinierten Verkehr, in den Binnenschifffahrt und Seeverkehr einbezogen sind, ausgeweitet werden. Sonstige relevante Arten von Maßnahmen, beispielsweise Investitionen in Infrastruktur ***und digitale Technologien oder*** andere Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung, sollten ebenfalls unterstützt werden. ***Was digitale Technologien anbelangt, sollte es eine Übergangsphase für die Digitalisierung der Dokumente geben, mit denen nachgewiesen wird, dass ein kombinierter Verkehr durchgeführt wurde. Während***

*dieser Übergangsphase sollten die Instrumente der Kontrollbehörden technisch auf den neuesten Stand gebracht werden. Die Mitgliedstaaten sollten vorrangig in Umschlagterminals investieren, damit Staus auf den Straßen reduziert und abgelegene Industriegebiete, die über keine entsprechende Infrastruktur verfügen, besser angebunden werden und damit die Zugänglichkeit sowie die physische und digitale Anbindung von Güterumschlagseinrichtungen verbessert wird.*

## Abänderung 13

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) **Am stärksten wird die** Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger durch Infrastrukturengpässe in den Umschlagterminals behindert. Gegenwärtig gibt es in der Union, zumindest im vorhandenen TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz, noch nicht genügend Umschlagterminals bzw. nicht dort, wo sie benötigt werden. Gleichzeitig stößt die Kapazität der bestehenden Umschlagterminals an ihre Grenzen und muss erhöht werden, um mit dem Wachstum des Güterverkehrs insgesamt Schritt halten zu können. Durch Investitionen in die Kapazität der Umschlagterminals können Umschlagkosten insgesamt gesenkt und auf diese Weise eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger erreicht werden, wie sich in einigen Mitgliedstaaten zeigt. Die Mitgliedstaaten sollten daher in Abstimmung mit den benachbarten Mitgliedstaaten und mit der Kommission sicherstellen, dass mehr

#### *Geänderter Text*

(13) **Die** Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger **wird am stärksten** durch Infrastrukturengpässe in den Umschlagterminals behindert, **was durch die fehlende kohärente Umsetzung des TEN-V-Netzes noch verschärft wird.** Gegenwärtig gibt es in der Union, zumindest im vorhandenen TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz, noch nicht genügend Umschlagterminals bzw. nicht dort, wo sie benötigt werden. Gleichzeitig stößt die Kapazität der bestehenden Umschlagterminals an ihre Grenzen und muss erhöht werden, um mit dem Wachstum des Güterverkehrs insgesamt Schritt halten zu können. Durch Investitionen in die Kapazität der Umschlagterminals können Umschlagkosten insgesamt gesenkt und auf diese Weise eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger erreicht werden, wie sich in einigen Mitgliedstaaten zeigt. Die Mitgliedstaaten sollten daher in Abstimmung mit den benachbarten

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

Mitgliedstaaten und mit der Kommission sicherstellen, dass ***vorhandene Umschlagterminals erforderlichenfalls ausgebaut werden und in Regionen, in denen Bedarf besteht***, mehr Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr und mehr Umschlagkapazitäten geschaffen oder den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt ***oder Umschlagpunkte eingerichtet*** werden. Dadurch würden Anreize für den Einsatz von Güterverkehrsalternativen geboten und die Verlagerung auf andere Verkehrsträger verstärkt, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem reinen Güterkraftverkehr erhöht würde. Die verbesserte flächenmäßige Abdeckung und eine Erhöhung der Kapazitäten der Umschlagterminals sollten zumindest im bestehenden TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz verwirklicht werden. Jeder beliebige Verladeort in der Union sollte im Schnitt höchstens 150 km von mindestens einem geeigneten Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr entfernt sein. ***Die Einnahmen, die aus der Erhebung der in Artikel 2 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> vorgesehenen Gebühr für externe Kosten resultieren, sollten dem kombinierten Verkehr zugutekommen.***

---

<sup>1a</sup> ***Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).***

## Abänderung 14

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

**(13a) Die Mitgliedstaaten sollten Investitionen in Umschlagterminals Vorrang einräumen, um Verkehrsengpässe zu beseitigen und Gebiete mit hohem Verkehrsaufkommen – insbesondere in stadtnahen und suburbanen Gebieten – zu entlasten, sowie um die Überwindung natürlicher Hindernisse wie Gebirge zu erleichtern, grenzüberschreitende Verbindungen zu verbessern, schädliche Luftemissionen zu verringern und die Zugangs- und Abfahrtswege von Industriegebieten, die keine entsprechende Infrastruktur haben, zu verbessern.**

## Abänderung 15

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

(14) Die Mitgliedstaaten sollten zusätzliche Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung durchführen, die gezielt auf die einzelnen Abschnitte der Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgerichtet sind, um den Güterkraftverkehr zu verringern und die Nutzung anderer Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr zu fördern, wodurch Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung und Staubbildung verringert werden. Diese Maßnahmen können unter anderem die Senkung bestimmter Steuern oder Beförderungsentgelte, Finanzhilfen für die wirksame Nutzung intermodaler Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr oder die teilweise Erstattung der Umschlagkosten umfassen.

(14) Die Mitgliedstaaten sollten zusätzliche Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung durchführen, die gezielt auf die einzelnen Abschnitte der Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgerichtet sind, um den Güterkraftverkehr zu verringern und die Nutzung anderer Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr zu fördern, wodurch Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung und Staubbildung verringert werden, **und auch um die Digitalisierung des Sektors zu unterstützen sowie zur Förderung von Maßnahmen zur Digitalisierung des Wirtschaftszweigs und des Binnenmarkts.** Diese Maßnahmen können unter anderem die Senkung bestimmter Steuern oder Beförderungsentgelte, Finanzhilfen für die wirksame Nutzung intermodaler

Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr oder die teilweise Erstattung der Umschlagkosten umfassen. ***Solche Maßnahmen könnten die Förderung der Integration vernetzter Systeme und die Automatisierung von Abläufen sowie Investitionen in die digitale Logistik, innovative Informations- und Kommunikationstechnologien sowie in intelligente Verkehrssysteme zur Erleichterung des Informationsflusses umfassen. Solche Maßnahmen könnten ferner eine Verbesserung der Umweltbilanz und der Effizienz und Nachhaltigkeit des kombinierten Verkehrs umfassen, indem Anreize für die Nutzung sauberer oder emissionsarmer Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe geschaffen werden, Bemühungen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen in der gesamten Kette des kombinierten Verkehrs unterstützt werden und die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs, wie etwa Lärm, verringert werden.***

## **Abänderung 16**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(14a) Es sollten auch künftig Mittel aus den verschiedenen Fonds und Programmen der Union zur Forschungsfinanzierung bereitgestellt werden, um die Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie zu unterstützen.***

## **Abänderung 17**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**



## Erwägung 14 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(14b) Investitionen in die Logistik sind ebenfalls ein wichtiges Instrument zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs. Mithilfe eines systematischeren Rückgriffs auf digitale Lösungen, wie etwa Informations- und Kommunikationstechnologien und intelligente vernetzte Systeme, könnten der Datenaustausch erleichtert, die Effizienz verbessert, die Kosten der Umschlagoperationen verringert und deren Dauer verkürzt werden.***

## Abänderung 18

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 14 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(14c) Investitionen in die Schulung von Arbeitskräften in der Logistikkette, vor allem der in den Umschlagterminals tätigen Arbeitskräfte, könnten ebenfalls zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs führen.***

## Abänderung 19

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 15**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(15) Maßnahmen zur Unterstützung der Beförderungen im kombinierten Verkehr sollten unter Einhaltung der im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) niedergelegten

(15) Maßnahmen zur Unterstützung der Beförderungen im kombinierten Verkehr sollten unter Einhaltung der im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) niedergelegten

Vorschriften für staatliche Beihilfen umgesetzt werden.

Vorschriften für staatliche Beihilfen umgesetzt werden. *Staatliche Beihilfen fördern die Entwicklung wirtschaftlicher Tätigkeiten, sofern sie nicht die Handelsbedingungen in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV verändern, und sie sind ein nützliches Instrument zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV. Daher sollte die Kommission in diesen Fällen in Erwägung ziehen, die Mitgliedstaaten teilweise von der in Artikel 108 Absatz 3 AEUV niedergelegten Meldepflicht zu befreien.*

## Abänderung 20

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16

#### *Vorschlag der Kommission*

(16) **Die Unterstützungsmaßnahmen sollten** bei Bedarf zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission abgestimmt werden.

#### *Geänderter Text*

(16) **Um sicherzustellen, dass etwaige Überschneidungen bei Investitionen zwischen nahe beieinander liegenden Mitgliedstaaten vermieden werden, sollten die Unterstützungsmaßnahmen bei Bedarf** zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission **im Wege einer engen Zusammenarbeit der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten** abgestimmt werden.

## Abänderung 21

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Die Unterstützungsmaßnahmen sollten außerdem regelmäßig von den

#### *Geänderter Text*

(17) Die Unterstützungsmaßnahmen sollten außerdem regelmäßig von den

Mitgliedstaaten überprüft werden, um ihre Wirksamkeit und Effizienz zu gewährleisten.

Mitgliedstaaten überprüft werden, um ihre Wirksamkeit und Effizienz zu gewährleisten; **ferner sollte ihre Gesamtwirkung auf den europäischen Verkehrssektor bewertet werden, wie es in der Europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität vorgesehen ist. Falls erforderlich sollten Korrekturmaßnahmen ergriffen werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen eine Bewertung der verschiedenen von den Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen und deren Effizienz vornehmen und den Austausch bewährter Verfahren fördern.**

## Abänderung 22

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(18a) Da vergleichbare und zuverlässige Statistiken fehlen, ist es derzeit schwierig, den kombinierten Verkehr in der Union zu bewerten und Maßnahmen zur Freisetzung seines Potenzials zu treffen.**

## Abänderung 23

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(19) Um mit der Entwicklung des Verkehrs in der Union und insbesondere des Marktes für kombinierten Verkehr Schritt halten zu können, sollten die Mitgliedstaaten relevante Daten und Informationen erfassen und der

(19) Um mit der Entwicklung des Verkehrs in der Union und insbesondere des Marktes für kombinierten Verkehr Schritt halten zu können, sollten die Mitgliedstaaten relevante Daten und Informationen erfassen und der

Kommission regelmäßig übermitteln, und die Kommission sollte alle vier Jahre dem Europäischen Parlament und **dem Rat** einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vorlegen.

Kommission regelmäßig übermitteln, und die Kommission sollte alle vier Jahre dem Europäischen Parlament, **dem Rat** und **den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten** einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vorlegen.

## Abänderung 24

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(19a) Die Kommission sollte dafür sorgen, dass diese Richtlinie ordnungsgemäß umgesetzt und bis 2030 bzw. 2050 in der gesamten EU das Ziel der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs erreicht wird. Hierfür sollte sie auf der Grundlage der Informationen, die die Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt haben, regelmäßig den Fortschritt bei der Steigerung des Anteils des kombinierten Verkehrs in den einzelnen Mitgliedstaaten bewerten und erforderlichenfalls einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie im Hinblick auf die Erreichung des unionsweiten Ziels vorlegen.***

## Abänderung 25

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 22

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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**

(22) Da **das Ziel** dieser Richtlinie, nämlich **den kombinierten Verkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr wettbewerbsfähig zu machen**, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden **kann**, sondern vielmehr wegen des in erster Linie

*Union*, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden **können**, sondern vielmehr wegen des in erster Linie grenzüberschreitenden Charakters des kombinierten Güterverkehrs und der damit verbundenen Infrastrukturen sowie der Probleme, die mit dieser Richtlinie gelöst werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen **sind**, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

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 **ist**, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

## Abänderung 26

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(a) in einem gemäß den internationalen Kennzeichnungsnormen ISO 6346 und EN 13044 gekennzeichneten Anhänger oder Sattelan Anhänger mit oder ohne Zugmaschine, Wechsellaufbau oder Container, ***einschließlich kranbaren Sattelanhängern mit einem zulässigen Bruttogesamtgewicht von 44 Tonnen***, erfolgt und die ***unbegleitete intermodale*** Sendung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern umgeladen wird (***Beförderung im unbegleiteten kombinierten Verkehr***), oder

## Abänderung 27

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(b) mit einem *von seinem Fahrer begleiteten* Straßenfahrzeug erfolgt, das auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See befördert wird (*begleitete Beförderung*).

## Abänderung 28

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 1 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*Abweichend von diesen Vorschriften erstreckt sich Buchstabe a bis zum [ABL.: Bitte das Datum fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen.] auch auf nicht kranbare Anhänger und Sattelanhänger im unbegleiteten kombinierten Verkehr, die nicht gemäß den internationalen Kennzeichnungsnormen ISO 6346 und EN 13044 gekennzeichnet sind.*

## Abänderung 29

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 1 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, für die es keine **gleichwertige** oder **wirtschaftlich vertretbare Alternative auf der Straße gibt**, werden für die Zwecke des kombinierten Verkehrs nicht berücksichtigt.

## Abänderung 30

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 1 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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

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

#### *Geänderter Text*

Jede auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke nach Absatz 2 darf **150 km Entfernung** im Gebiet der Union nicht überschreiten.

## Abänderung 31

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 1 – Absatz 3 – Unterabsatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

***Die Überschreitung der in diesem Absatz festgelegten Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke wird für Beförderungen im kombinierten Verkehr Straße/Schiene von dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten, in dessen/deren Hoheitsgebiet die Beförderung auf der Straße erfolgt, zugelassen, soweit dies erforderlich ist, um den geografisch nächstgelegenen Verkehrsterminal oder Umschlagpunkt zu erreichen, der in Bezug auf Umschlaganlagen, Terminalkapazität, Terminalöffnungszeiten und geeignete Schienengüterverkehrsdienste über die erforderliche operative Leistungsfähigkeit für das Be- und Entladen verfügt, wenn es innerhalb der maximalen Entfernung keinen Umschlagterminal oder Umschlagpunkt gibt, der alle diese Voraussetzungen erfüllt. Ein solche Überschreitung sollte gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe ea ordnungsgemäß begründet werden. Im Falle von Beförderungen im kombinierten Verkehr Straße/Schiene können die Mitgliedstaaten die Entfernungsobergrenze von 150 km für die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke aus Umweltschutzgründen in einem genau definierten Teil ihres Hoheitsgebiets um bis zu 50 % verringern, sofern innerhalb dieser Entfernungsobergrenze ein geeignetes Terminal vorhanden ist.***



## Abänderung 32

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 1 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(4) Eine Beförderung im kombinierten Verkehr gilt als in der Union erfolgt, wenn die Beförderung oder der in der Union erfolgende Teil der Beförderung die **Voraussetzungen der Absätze 2 und 3** erfüllt. **Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten auf der Straße zurückgelegte und nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken bzw. deren Teile, die außerhalb des Gebiets der Union zurückgelegt werden, nicht als Teil der Beförderung im kombinierten Verkehr.**

## Abänderung 33

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Beförderung auf der Straße nur dann als Teil einer Beförderung im kombinierten Verkehr im Sinne dieser Richtlinie gilt, wenn der Beförderer **anhand von Informationen** eindeutig nachweisen kann, dass es sich bei dieser Beförderung auf der Straße um eine Teilstrecke im Rahmen **eines** kombinierten

***Beförderung leerer Ladeeinheiten vor und nach der Beförderung von Gütern.***

Verkehrs handelt ***und wenn diese Informationen dem Verkehrsunternehmer vor dem Beginn der Beförderung ordnungsgemäß übermittelt werden.***

## **Abänderung 34**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 - Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(2) ***Um als eindeutiger Nachweis zu gelten, müssen die*** in Absatz 1 genannten ***Informationen in dem in Absatz 5 genannten Format vorgelegt oder übermittelt werden und*** für jede Beförderung im kombinierten Verkehr ***folgende Angaben enthalten:***

## **Abänderung 35**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

***(aa) falls verschieden vom Verlader: Name, Anschrift, Kontaktdaten und Unterschrift des für die Streckenplanung der Beförderung im kombinierten Verkehr verantwortlichen Unternehmens;***

#### *Geänderter Text*

## Abänderung 36

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ea) falls diese Entfernung die in Artikel 1 Absatz 3 genannte Obergrenze übersteigt, eine Begründung gemäß den Artikel 1 Absatz 3 letzter Unterabsatz festgelegten Kriterien;***

## Abänderung 37

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe f

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(f) eine **vom Verlad**er unterzeichnete Beschreibung der Streckenplanung der Beförderung im kombinierten Verkehr, die mindestens die folgenden Angaben zu jeder Teilstrecke, darunter für jeden Verkehrsträger auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, der Beförderung in der Union enthält:

(f) eine **von dem für die Planung verantwortlichen Verkehrsunternehmer** unterzeichnete Beschreibung der Streckenplanung der Beförderung im kombinierten Verkehr, **wobei es sich um eine elektronische Unterschrift handeln kann**, die mindestens die folgenden Angaben zu jeder Teilstrecke, darunter für jeden Verkehrsträger auf der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, der Beförderung in der Union enthält:

## Abänderung 38

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe f – Ziffer ii

#### *Vorschlag der Kommission*

(ii) Name, Anschrift und Kontaktdaten  
des Beförderers;

#### *Geänderter Text*

(ii) Name, Anschrift und Kontaktdaten  
des Beförderers bzw. der Beförderer;

## Abänderung 39

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe h – Ziffer i

#### *Vorschlag der Kommission*

(i) **Ort, an dem der Umschlag auf die  
nicht auf der Straße zurückgelegte  
Teilstrecke erfolgt;**

#### *Geänderter Text*

**entfällt**

## Abänderung 40

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe h – Ziffer ii

#### *Vorschlag der Kommission*

(ii) auf der Zulaufstrecke (**Luftlinie**)  
zwischen dem Verladeort und dem ersten

#### *Geänderter Text*

(ii) auf der Zulaufstrecke zwischen dem  
Verladeort und dem ersten

*Umschlagterminal* zurückgelegte Entfernung;

*Verkehrsterminal oder Umschlagspunkt* zurückgelegte Entfernung;

## Abänderung 41

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe h – Ziffer iii

#### *Vorschlag der Kommission*

(iii) nach Abschluss der Beförderung auf der Zulaufstrecke eine Unterschrift des Beförderers, mit der bestätigt wird, dass die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke der Beförderung durchgeführt worden ist;

#### *Geänderter Text*

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

## Abänderung 42

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe i – Ziffer ii

#### *Vorschlag der Kommission*

(ii) auf der Ablaufstrecke (***Luftlinie***) zwischen dem Umschlagsort und dem Ort, an dem die Beförderung in der Union endet, zurückgelegte Entfernung;

#### *Geänderter Text*

(ii) auf der Ablaufstrecke zwischen dem Umschlagsort und dem Ort, an dem die Beförderung in der Union endet, zurückgelegte Entfernung;

## Abänderung 43

### Vorschlag für eine Richtlinie

### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe j – Ziffer ii

#### *Vorschlag der Kommission*

(ii) soweit verfügbar, Unterschrift oder Dienstsiegel der zuständigen **Eisenbahn- oder Hafenbehörden** in den jeweiligen Terminals (Bahnhof oder Hafen) entlang der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, zur Bestätigung, dass der betreffende Teil der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke abgeschlossen wurde.

#### *Geänderter Text*

(ii) soweit verfügbar, Unterschrift oder Dienstsiegel der zuständigen **Eisenbahnbehörde bzw. der zuständigen Stelle** in den jeweiligen Terminals (Bahnhof oder Hafen) entlang der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke, zur Bestätigung, dass der betreffende Teil der nicht auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke abgeschlossen wurde.

### Abänderung 44

#### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe j a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(ja) bei Überschreitung der Entfernungsobergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke gemäß Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 3 eine Begründung dieser Überschreitung.**

### Abänderung 45

#### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

(4) Die in Absatz 1 genannten Nachweise **werden** auf **Ersuchen** des zuständigen Kontrollbeamten des Mitgliedstaats, in dem die Kontrolle durchgeführt wird, **vorgelegt** oder **übermittelt**. Bei Straßenkontrollen sind diese Nachweise während der **Kontrolle** vorzulegen. Sie müssen in einer Amtssprache dieses Mitgliedstaats oder in englischer Sprache abgefasst sein. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die ihm bei der **Erbringung des** in Absatz 2 genannten **Nachweises** helfen kann.

*Geänderter Text*

(4) Die in Absatz 1 genannten Nachweise **sind** auf **Verlangen** des zuständigen Kontrollbeamten des Mitgliedstaats, in dem die Kontrolle durchgeführt wird, **in dem in Absatz 5 genannten Format vorzulegen** oder **zu übermitteln**. Bei Straßenkontrollen sind diese Nachweise während der **Dauer dieser Kontrollen, spätestens jedoch innerhalb von 45 Minuten** vorzulegen. **Falls die in Absatz 2 Buchstabe h Ziffer iii und Buchstabe j genannten Unterschriften zum Zeitpunkt der Straßenkontrolle nicht vorgelegt werden können, müssen sie innerhalb von 5 Werktagen nach der Kontrolle der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats vorgelegt oder übermittelt werden. Die Nachweise** müssen in einer Amtssprache dieses Mitgliedstaats oder in englischer Sprache abgefasst sein. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die ihm bei der **Bereitstellung der** in Absatz 2 genannten **Informationen** helfen kann.

**Abänderung 46**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

Der Nachweis kann durch **ein Beförderungspapier, das den Anforderungen gemäß Artikel 6 der**

*Geänderter Text*

Der Nachweis kann durch bestehende Beförderungspapiere **wie etwa wie die in geltenden internationalen oder nationalen**

*Verordnung Nr. 11 des Rates genügt, oder durch andere bestehende Beförderungspapiere, beispielsweise einen Frachtbrief nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) oder einen Frachtbrief nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) Transportdokument, erbracht werden.*

*Beförderungsübereinkommen vorgesehenen Frachtbriefe erbracht werden, und zwar solange bis die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten ein einheitliches Formular festgelegt hat.*

## Abänderung 47

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Dieser Nachweis kann auf elektronischem Wege vorgelegt oder übermittelt werden, unter Verwendung eines revidierbaren strukturierten Formats, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann, auch zur Ergänzung *eines* elektronischen Frachtbriefs *gemäß internationalen oder nationalen Beförderungsübereinkommen. Die Behörden der Mitgliedstaaten sind verpflichtet, elektronische Informationen im Zusammenhang mit dem Nachweis akzeptieren. Erfolgt der Informationsaustausch zwischen Behörden und Unternehmen auf elektronischem Weg, müssen dieser Austausch und die Speicherung der Informationen mithilfe elektronischer Datenverarbeitungstechniken erfolgen.*



## Abänderung 48

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 5 – Unterabsatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Die Mitgliedstaaten sorgen für eine schrittweise Entmaterialisierung der Dokumentation und sehen eine Übergangsphase bis zur völligen Abschaffung von Papierdokumenten vor.***

## Abänderung 49

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 3 – Absatz 6

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

Diskrepanz zwischen dem vorgelegten Nachweis und der tatsächlichen Beförderung liefern kann.

Begründung für diese Diskrepanz zwischen dem vorgelegten Nachweis und der tatsächlichen Beförderung liefern kann.

## Abänderung 50

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission erstmals bis zum [xx/xx/xxxx – **12** Monate nach Umsetzung der Richtlinie] und danach alle zwei Jahre einen Bericht vor, der folgende Angaben zu den Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne dieser Richtlinie in ihrem Hoheitsgebiet enthält:

## Abänderung 51

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(a) für Beförderungen im kombinierten Verkehr genutzte nationale und grenzüberschreitende **Verkehrsnetzkorridore**;

## Abänderung 52

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(b) **Gesamtvolumen und jährliches Volumen** der Beförderungen im kombinierten Verkehr nach **Art (auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke bzw. nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke, und zwar auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen und Seeverkehrsstrecken)** und geografischer Verteilung (innerstaatlich und innerhalb der Union) in 20-Fuß-Einheiten (TEU) und in Tonnenkilometern;

## Abänderung 53

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(c) Anzahl **der mithilfe von bimodalen Technologien realisierten Umladungen und geografische Verteilung der Umschlagspunkte sowie Anzahl, Ort** und geografische Verteilung der Terminals für Beförderungen im kombinierten Verkehr, **aufgeschlüsselt nach Art der Beförderung pro Terminal (auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken bzw. nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken,**

***nämlich per Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr), sowie jährliche Anzahl der Umladungen und Bewertung der Kapazität in diesen Terminals in Anspruch genommenen Kapazität;***

## **Abänderung 54**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ca) die Entwicklung des Anteils des kombinierten Verkehrs und der einzelnen Verkehrsträger im Hoheitsgebiet,***

## **Abänderung 55**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(d) Überblick über alle genutzten und geplanten nationalen Unterstützungsmaßnahmen, einschließlich ihrer jeweiligen Akzeptanz und bewerteten Auswirkungen ***auf die Verwendung des kombinierten Verkehrs und auf ihre soziale und ökologische Nachhaltigkeit, Engpässe, Staus, Sicherheit und Effizienz.***

## Abänderung 56

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(da) Anzahl und geografische Lage der Beförderungen, bei denen die in Artikel 1 Absatz 3 genannte Obergrenze für die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke überschritten wird.***

## Abänderung 57

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe d b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(db) Ursprung und Ziele der Güterströme auf NUTS3-Ebene auf Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) gemäß der Definition in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates\*;***

---

***\* Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).***

## Abänderung 58

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Die Kommission veröffentlicht die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten in einer Form, die einen Vergleich zwischen den Mitgliedstaaten ermöglicht.***

## Abänderung 59

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(3) Auf der Grundlage einer Analyse der nationalen Berichte **und statistischer Daten, die auf der Grundlage gemeinsamer unionsweiter Angaben und Methoden festgelegt werden**, erstellt die Kommission erstmals bis zum [xx/xx/xxxx – 9 Monate nach Ablauf der Frist für die Vorlage der Berichte der Mitgliedstaaten] und danach alle zwei Jahre einen Bericht an das Europäische Parlament, **den Rat** und **die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten** über:

## Abänderung 60

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(a) die wirtschaftliche Entwicklung des kombinierten Verkehrs ***auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auf Unionsebene***, insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung der Umweltleistung verschiedener Verkehrsträger;

## Abänderung 61

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(c) die Wirksamkeit und Effizienz der Unterstützungsmaßnahmen nach Artikel 6 ***unter Angabe derjenigen Maßnahmen, die sie im Hinblick auf die Erreichung des ursprünglichen Zwecks dieser Richtlinie als am wirksamsten ansieht, und der bewährten Verfahren in den Mitgliedstaaten***;

## Abänderung 62

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ca) die Entwicklung des Anteils des kombinierten Verkehrs in jedem Mitgliedstaat und auf Unionsebene mit Blick auf die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Union bis 2030 und 2050;***

### **Abänderung 63**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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.

(d) etwaige weitere Maßnahmen, einschließlich einer Änderung der Begriffsbestimmung des „kombinierten Verkehrs“ in Artikel 1, ***von Verbesserungen bei der Erhebung und Veröffentlichung von Daten auf Unionsebene***, und einer Anpassung der Liste der Maßnahmen nach Artikel 6, ***einschließlich möglicher Änderungen an den Vorschriften für staatliche Beihilfen.***

### **Abänderung 64**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)**

Richtlinie 92/106/EWG



*Derzeitiger Wortlaut*

(1) **Die** Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die in Absatz 3 aufgeführten Steuern für Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger, Sattelanhänger), wenn diese im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, entweder pauschal oder anteilig unter Berücksichtigung der Strecken, die diese Fahrzeuge mit der Eisenbahn zurücklegen, innerhalb der Grenzen, nach Maßgabe und nach den Modalitäten ermäßigt oder erstattet werden, die sie nach Anhörung der Kommission festlegen.

*Geänderter Text*

**(4a) Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:**

„(1) **Die** Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die in Absatz 3 aufgeführten Steuern für Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger, Sattelanhänger, **Container für den Binnenschiffsverkehr oder multimodale Ladeeinheiten**), wenn diese im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, entweder pauschal oder anteilig unter Berücksichtigung der Strecken, die diese Fahrzeuge mit der Eisenbahn **oder im Binnenschiffsverkehr** zurücklegen, innerhalb der Grenzen, nach Maßgabe und nach den Modalitäten ermäßigt oder erstattet werden, die sie nach Anhörung der Kommission festlegen.

**Abänderung 65**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 b (neu)**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

*Derzeitiger Wortlaut*

**Die** in Unterabsatz 1 genannten Ermäßigungen oder Erstattungen werden von dem Mitgliedstaat, in **welchem** die Fahrzeuge zugelassen sind, nach Maßgabe der innerhalb dieses Staates zurückgelegten **Eisenbahnstrecken** gewährt.

*Geänderter Text*

**(4b) Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:**

„**Die** in Unterabsatz 1 genannten Ermäßigungen oder Erstattungen werden von dem Mitgliedstaat, in **dem** die Fahrzeuge zugelassen sind, nach Maßgabe der innerhalb dieses Staates **mit der Eisenbahn oder im Binnenschiffsverkehr** zurückgelegten **Strecken** gewährt.“

## Abänderung 66

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 c (neu)

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

#### *Derzeitiger Wortlaut*

**Die** Mitgliedstaaten können jedoch diese Ermäßigungen oder Erstattungen unter Berücksichtigung der **Eisenbahnstrecken** gewähren, die entweder teilweise oder in ihrer Gesamtheit außerhalb des Mitgliedstaats liegen, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind.

#### *Geänderter Text*

#### **(4c) Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:**

„**Die** Mitgliedstaaten können jedoch diese Ermäßigungen oder Erstattungen unter Berücksichtigung der **mit der Eisenbahn oder im Binnenschiffsverkehr zurückgelegten Strecken** gewähren, die entweder teilweise oder in ihrer Gesamtheit außerhalb des Mitgliedstaats liegen, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind.“

## Abänderung 67

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 68

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(a) den Bau **von Umschlagterminals oder die Einrichtung von Umschlagspunkten** für den kombinierten Verkehr **in Gebieten, in denen keine geeigneten Anlagen innerhalb der in Artikel 1 Absatz 3 genannten Obergrenze zur Verfügung stehen, es sei denn, es besteht wegen mangelnder wirtschaftlicher Bedeutung oder aufgrund geografischer oder natürlicher Gegebenheiten eines bestimmten Gebiets kein Bedarf an solchen Anlagen;**

**Abänderung 69**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

**(aa) die Erweiterung bestehender Terminals oder die Einrichtung zusätzlicher Umschlagspunkte in Regionen, in denen zusätzliche Kapazitäten benötigt werden, und zwar nach Durchführung einer Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen, die ergeben hat, dass der Markt nicht beeinträchtigt würde und dass neue Terminals erforderlich sind, sowie unter der Voraussetzung, dass Umweltbelange berücksichtigt wurden - der Bau neuer Terminals für den kombinierten Verkehr;**

*Geänderter Text*

## Abänderung 70

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

(b) die Steigerung der Effizienz in bestehenden Terminals.

#### *Geänderter Text*

(b) die Steigerung der Effizienz in bestehenden Terminals, **auch durch Sicherstellung des Zugangs zu diesen Terminals.**

## Abänderung 71

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***Unterstützungsmaßnahmen für den kombinierten Verkehr werden als vereinbar mit dem Binnenmarkt im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV betrachtet und sind von der Meldepflicht gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV ausgenommen, sofern sie 35 % der Gesamtbetriebskosten nicht überschreiten.***

## Abänderung 72

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten stimmen sich mit benachbarten Mitgliedstaaten und der Kommission ab und stellen sicher, dass bei der Umsetzung solcher Maßnahmen der Gewährleistung einer ausgewogenen und ausreichenden geografischen Verteilung der geeigneten Einrichtungen in der Union, vor allem im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz, Vorrang eingeräumt wird, sodass jeder beliebige Ort in der Union nicht weiter als die in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a genannte maximale Entfernung von einem solchen Terminal entfernt ist. ***Bei der Ergreifung der in diesem Absatz genannten Maßnahmen tragen die Mitgliedstaaten zudem den folgenden Erfordernissen gebührend Rechnung:***

***(a) Verringerung der Verkehrsbelastung, insbesondere in stadtnahen und vorstädtischen Gebieten sowie in naturbedingt benachteiligten Gebieten;***

***(b) Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen;***

***(c) Verringerung der Isolierung von Gebieten ohne Infrastruktur unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse und Zwänge der Regionen in Randlage und in äußerster Randlage;***

***(d) Verbesserung der Erreichbarkeit und Anbindung, insbesondere in Bezug auf die Zugangsinfrastruktur von Umschlagterminals; und***

***(e) Beschleunigung des Übergangs zur Digitalisierung; und***

*(f) Verringerung der Auswirkungen des Güterverkehrs auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit dadurch, dass beispielsweise die Fahrzeugeffizienz, der Einsatz alternativer und schadstoffärmerer Kraftstoffe, der Einsatz erneuerbarer Energien, auch in Terminals, oder die effizientere Nutzung der Verkehrsnetze mithilfe von Informations- und Kommunikationstechnologien gefördert werden.*

### Abänderung 73

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Bedingungen für die Förderfähigkeit im Rahmen dieser Unterstützung festlegen.  
***Sie machen diese Bedingungen gegenüber interessierten Parteien bekannt.***

### Abänderung 74

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten ***können zusätzliche***

#### *Geänderter Text*

***Bis zum 31. Dezember 2021 ergreifen die***

Maßnahmen *ergreifen*, um den kombinierten Verkehr im Vergleich zu gleichwertigen alternativen Beförderungen im Güterkraftverkehr wettbewerbsfähiger zu machen.

Mitgliedstaaten *zusätzliche wirtschaftliche und legislative* Maßnahmen, um den kombinierten Verkehr im Vergleich zu gleichwertigen alternativen Beförderungen im Güterkraftverkehr wettbewerbsfähiger zu machen, *insbesondere um den mit den Umladungen verbundenen Zeit- und Kostenaufwand zu verringern.*

## Abänderung 75

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 5 – Unterabsatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Zur Verringerung des mit Beförderungen im kombinierten Verkehr verbundenen Zeit- und Kostenaufwands enthalten die in Absatz 1 genannten Maßnahmen mindestens einen der folgenden Anreize:*

*(a) Befreiung der Verkehrsunternehmer von den in Artikel 2 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Gebühren für externe Kosten und/oder Stauabgaben, wobei insbesondere Fahrzeuge begünstigt werden sollen, die mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> betrieben werden;*

*(b) Erstattung der Entgelte für die Nutzung bestimmter Infrastrukturen durch Unternehmen, die im Rahmen des kombinierten Verkehrs tätig sind;*

*(c) Befreiung der Verkehrsunternehmer von den im Rahmen nationaler Fahrverbote auferlegten Beschränkungen.*

*1a Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1);*

## **Abänderung 76**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 5 – Unterabsatz 2 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Die zusätzlichen Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden, müssen auch dem Erfordernis einer beschleunigten Digitalisierung des Sektors des kombinierten Verkehrs gebührend Rechnung tragen und insbesondere Folgendes umfassen:*

*(a) Förderung der Integration vernetzter Systeme und Automatisierung der Abläufe;*

*(b) Verbesserung der Investitionen in digitale Logistik-, Informations- und Kommunikationstechnik und intelligente Verkehrssysteme; und*

*(c) schrittweise Einstellung der Verwendung von Papierdokumenten in der Zukunft.*

## **Abänderung 77**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Richtlinie 92/106/EWG



*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Diese zusätzlichen Maßnahmen sollen Anreize enthalten, mit denen nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken begünstigt werden. Die Mitgliedstaaten ergreifen außerdem Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schiffsverkehrs, wie etwa finanzielle Anreize für die Inanspruchnahme des Kurzstreckenseeverkehrs und des Binnenschiffsverkehrs sowie für die Einrichtung neuer Verbindungen im Kurzstreckenseeverkehr.***

**Abänderung 78**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 6 – Absatz 8

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(8) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Unterstützungsmaßnahmen für Beförderungen im kombinierten Verkehr eine Verringerung des Güterkraftverkehrs zum Ziel haben und die Nutzung anderer Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr, ***emissionsarme Fahrzeuge oder den Einsatz alternativer emissionsärmerer Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Strom aus erneuerbaren Quellen, Erdgas oder Wasserstoff-Brennstoffzellen*** fördern, wodurch Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung und Staubbildung verringert werden.

## Abänderung 79

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 9 a – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 80

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 92/106/EWG

Artikel 9 a – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(4) Die Kommission veröffentlicht **die in Absatz 1 genannte** Liste der zuständigen Behörden sowie eine Liste der **in Absatz 6 genannten** Maßnahmen **im Internet und aktualisiert diese bei Bedarf.**

## Abänderung 81

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [dem Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)richtlinie] übertragen. ***Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht der Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.***