



Brüssel, den 31. Mai 2024
(OR. en)

10275/24

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	6370/7/24 REV 7
Nr. Komm.dok.:	15200/23 + ADD 1
Betr.:	Vorbereitung der Tagung des Rates (<u>Verkehr</u> , Telekommunikation und Energie) am 18. Juni 2024 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten – Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 7. November 2023 den eingangs genannten Vorschlag (im Folgenden „Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr“) übermittelt.
2. Dieser Vorschlag ergänzt das im Juli 2023 angenommene Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs im Kontext der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, um die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs zu verbessern und einen Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.
3. Das Paket umfasst ferner einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge, einen Vorschlag für eine Verordnung über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten („CountEmissions EU“) und einen Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum.

4. Mit der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr wird eine Änderung der derzeit geltenden Richtlinie¹ vorgeschlagen, mit dem Ziel, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie Schienen-, Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehr weiter zu fördern, mit Blick auf eine Verringerung der externen Kosten des Verkehrssystems der Union.
5. Zur Erreichung dieses Ziels wird mit dieser Richtlinie ein allgemeiner Unterstützungsrahmen für die Nutzung des intermodalen Verkehrs festgelegt, der ganz oder teilweise im Gebiet der Union durchgeführt wird. Vor allem werden gezielte Anreize für die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs geschaffen, der als Teil des intermodalen Verkehrs definiert ist, mit dem ein gewisses Maß an externen Kosten eingespart wird.
6. Mit der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr wird außerdem eine Änderung der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen² (im Folgenden „eFTI“) vorgeschlagen, damit eFTI-Plattformen die externen Kosten berechnen und aggregierte Daten für eine bessere Überwachung generieren können, wodurch Papierdokumente ersetzt werden.
7. Bei dem Vorschlag handelt es sich um den dritten Versuch, die Richtlinie von 1992 zu ändern, die als veraltet und in ihrem Anwendungsbereich begrenzt gilt. Die Vorschläge für eine Überarbeitung des Rechtsakts, die die Kommission 1998 und 2017 vorgelegt hatte, wurden in der Folge zurückgezogen.

II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

8. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss benannt. Am 5. Dezember 2023 hat der TRAN-Ausschuss Herrn Massimiliano Salini (PPE, IT) zum Berichterstatter ernannt.
9. Am 1. März 2024 hat der TRAN-Ausschuss ein Arbeitsdokument³ mit Empfehlungen des Berichterstatters veröffentlicht.

Der Berichtsentwurf des TRAN-Ausschusses wird in der neuen Wahlperiode vorgelegt.

¹ 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).

² Verordnung (EU) 1056/2020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_DE.pdf

10. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme auf seiner 585. Plenartagung vom 14. Februar 2024 angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme auf seiner 159. Plenartagung vom 31. Januar-1. Februar 2024 angenommen.

III. BERATUNGEN IM RAT

11. Die Kommission hat den Vorschlag und die Folgenabschätzung in der Sitzung der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ vom 19. November 2023 unter spanischem Vorsitz vorgestellt.
12. Die eingehende Prüfung des Vorschlags wurde unter belgischem Vorsitz aufgenommen. Die Gruppe befasste sich zwischen dem 12. Januar und dem 31. Mai 2024 elfmal mit dem Text, und es wurden sieben Kompromisstexte erstellt. Zu Beginn der Beratungen präzisierte die Kommission die Komplementarität zwischen dem Vorschlag und der vorgeschlagenen Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen bestimmter Fahrzeuge, nachdem mehrere Mitgliedstaaten Fragen hierzu gestellt hatten.

Definition des kombinierten Verkehrs (Artikel 1c)

- 40 % Einsparungen bei externen Kosten

Die meisten Fragen und Bemerkungen betrafen die neu vorgeschlagene Definition des kombinierten Verkehrs, die erheblich von den derzeitigen Vorschriften abweicht. Damit eine Beförderung im intermodalen Verkehr als kombinierter Verkehr gelten kann (und somit für gezielte Unterstützungsmaßnahmen in Frage kommt), muss sie mindestens 40 % weniger externe Kosten (Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Verletzungen und Todesfälle, Lärm und Staus) verursachen als eine alternative reine Straßenbeförderung. Die Methode zur Berechnung der externen Kosten soll im Wege eines Durchführungsrechtsakts festgelegt werden, unter Verwendung der Werte im Handbuch über die externen Kosten des Verkehrs⁴ in seiner künftigen aktualisierten Fassung.

⁴ Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Amt für Veröffentlichungen, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

Während einige Delegationen den neuen Ansatz unterstützten, haben andere das Konzept der 40 %, die mangelnde Unterscheidung der Werte der externen Kosten nach nationaler Geografie und die Verwendung eines Durchführungsrechtsakts in Frage gestellt. Zahlreiche Delegationen hielten die Definition für zu komplex und intransparent. Mehrere Mitgliedstaaten schlugen gemeinsam vor, zur entfernungsbasierten Definition aus der allgemeinen Ausrichtung des Rates von 2018⁵ als Ausgangspunkt zurückzukehren.

- *Neue vereinfachte Methode*

Als Reaktion auf die Forderungen nach Klarheit und Transparenz hat der Vorsitz auf der Grundlage eines Vorschlags einer Delegation eine neue vereinfachte Berechnungsmethode erarbeitet und vorgeschlagen, sie als Anhang zum Basisrechtsakt hinzuzufügen. Die neue Formel beruht auf der Entfernung der verschiedenen Teilstrecken einer Beförderung im intermodalen Verkehr und einem bimodalen Verhältnis zwischen den externen Kosten der Straßenbeförderung und der externen Kosten jeder nicht straßengebundenen Beförderung (Schienen-, Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehr). Der Schwellenwert von 40 % Einsparungen bei den externen Kosten wurde im Vorschlag beibehalten.

Wenngleich viele Delegationen die Bemühungen um eine vereinfachte und klare Berechnung würdigten, gab es nicht genügend Unterstützung für den Vorschlag des Vorsitzes, insbesondere von jenen Delegationen, die eine Rückkehr zur Definition der allgemeinen Ausrichtung des Rates von 2018 vorgeschlagen hatten.

- *Verhältnis zwischen nicht straßengebundenen und straßengebundenen Teilstrecken*

Anhand der Bemerkungen der Delegationen in der Gruppe konzentrierte der Vorsitz sich anschließend auf eine neue, vollständig entfernungsbasierte Lösung, die als Verhältnis zwischen der Länge der nicht straßengebundenen Teilstrecken und der straßengebundenen Teilstrecken ausgedrückt wird, ohne Berechnung externer Kosten, aber mit impliziter Einsparung solcher Kosten aufgrund der Verwendung nicht straßengebundener Teilstrecken. Die vorgeschlagene Änderung sieht vor, dass in einer Beförderung im kombinierten Verkehr mindestens 50 % der Gesamtentfernung durch nicht straßengebundene Verkehrsträger zurückgelegt werden muss.

Während einige Delegationen diese neue Definition für einen Schritt in die richtige Richtung hielten, äußerten andere Bedenken, dass sie zu sehr langen straßengebundenen Teilstrecken führen könnte.

⁵ Dok. ST 15147/18.

- *Inseln und Inselmitgliedstaaten*

Da vorgeschlagen wurde, die Voraussetzung für die Definition des kombinierten Verkehrs von einem Schwellenwert für die Einsparung an externen Kosten zu mindestens 50 % nicht straßengebundener Teilstrecken zu ändern, wurde mit dem Kompromissvorschlag eine neue Bestimmung für Inseln und Inselmitgliedstaaten in Artikel 1c Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 1b Nummer 8 aufgenommen, um Frachtverbindungen zwischen Inseln und Inselmitgliedstaaten und dem Festland in den Geltungsbereich der Richtlinie aufzunehmen. Diese Bestimmung wurde vom Vorsitz auf Antrag der betroffenen Mitgliedstaaten hinzugefügt.

Die Gruppe sondierte verschiedene Optionen für eine kohärente und wirksame Definition des kombinierten Verkehrs, und weitere Arbeiten werden erforderlich sein, um ausreichend Unterstützung von den Delegationen zu erhalten.

eFTI-Plattformen (geänderter Artikel 3)

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass die Organisatoren von kombiniertem Verkehr vor dem Beginn einer Beförderung Daten in eFTI-Plattformen eingeben. Anhand dieser Dateneingabe werden die eFTI-Plattformen die erforderlichen Berechnungen für den Nachweis der Einhaltung ausführen, und somit bestimmen, ob eine Beförderung im intermodalen Verkehr für die gezielten Maßnahmen für den kombinierten Verkehr in Frage kommt.

Mit der eFTI-Verordnung werden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten verpflichtet, gesetzlich vorgeschriebene Informationen, die von den Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden, zu akzeptieren (Artikel 5). Jedoch ist die Verpflichtung für Unternehmen, den zuständigen Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen elektronisch bereitzustellen, als mögliche Initiative nach einer Überprüfung der eFTI-Verordnung bis zum 21. Februar 2029 vorgesehen (Artikel 16 der Verordnung).

Während der Beratungen in der Gruppe befürworteten einige Delegationen die Verwendung von eFTI-Plattformen im Einklang mit den Zielen der Digitalisierung des Güterverkehrs in der Union.

Die meisten Delegationen äußerten jedoch Bedenken, dass die Plattformen noch nicht einsatzbereit seien, und lehnten die Bestimmung ab, die ihre Nutzung für Unternehmen des kombinierten Verkehrs de facto vorschreiben würde.

Als Reaktion auf die Bedenken der Mitgliedstaaten schlug der Vorsitz eine Überprüfungsklausel und Aufschiebung der Anwendung dieser Bestimmung vor.

Weitere Arbeiten sind erforderlich, um die Nutzung der eFTI-Plattformen zu definieren, insbesondere in Bezug auf den Zusammenhang zwischen der Umsetzung der Richtlinie und der Durchführung und Inbetriebnahme der eFTI-Plattformen.

Nationale Strategierahmen (Artikel 3a)

Mit Artikel 3a wird die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten eingeführt, nationale Strategierahmen zur Förderung des intermodalen Verkehrs und insbesondere von Beförderungen im kombinierten Verkehr anzunehmen, zu veröffentlichen, umzusetzen und zu bewerten. Außerdem wird das Ziel einer Verringerung der Gesamtkosten der Beförderungen im kombinierten Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet um insgesamt mindestens 10 % festgelegt. Eine nicht erschöpfende indikative Liste der Unterstützungsmaßnahmen ist in einem Anhang angefügt.

Zahlreiche Delegationen lehnten den verbindlichen Charakter der nationalen Strategierahmen ab und stellten das damit verbundene Ziel einer Verringerung der Gesamtkosten der Beförderungen im kombinierten Verkehr um 10 % in Frage.

Im Kompromisstext des Vorsitzes werden die Anforderungen für die nationalen Strategierahmen angepasst, indem die Annahme der nationalen Strategierahmen von 24 auf 36 Monate nach dem Inkrafttreten der Richtlinie verschoben wird. Der Zeitraum, in dem die Verwirklichung des Ziels von 10 % angestrebt werden soll, wurde von sieben Jahren und sechs Monaten auf acht Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie verlängert.

Zusätzlich wurde Absatz 5a eingefügt, der den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gibt, zu entscheiden, die Unterstützungsmaßnahmen nicht auf eine straßengebundene Teilstrecke anzuwenden, die ihr Hoheitsgebiet ohne Laden oder Entladen von Fracht durchquert.

Ausnahme von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten (Artikel 9a)

Mit dem Vorschlag wird eine neue EU-weite regulatorische Ausnahme von nationalen Fahrverboten für Fahrzeuge, die die straßengebundenen Teilstrecken von Beförderungen im kombinierten Verkehr durchführen, eingeführt. Die Beratungen in der Gruppe haben gezeigt, dass die Delegationen in dieser Frage sehr unterschiedliche Ansichten haben und weitere Arbeiten erforderlich sind.

Sonstige vorgeschlagene Änderungen

Im Zuge von sieben Kompromisstexten hat der Vorsitz als Reaktion auf die Bemerkungen der Delegationen mehrere andere Änderungen am Kommissionsvorschlag vorgenommen. Dazu gehört unter anderem Folgendes:

- *Der Titel der Richtlinie wurde geändert, um zu präzisieren, dass der Unterstützungsrahmen für Beförderungen im intermodalen Verkehr „gezielte Maßnahmen für Beförderungen im kombinierten Güterverkehr“ umfasst.*

- *In Artikel 1b Nummer 14 wurde eine Begriffsbestimmung für Organisatoren von Beförderungen aufgenommen.*
- *Es wurde eine Ausnahme von der Anforderung der ISO-Identifizierung von intermodalen Ladeeinheiten für ein Straßenfahrzeug oder eine nicht kranbare Einheit, die im Schienen-, Binnenschiffs- oder Seeverkehr befördert wird, für die nicht straßengebundene Teilstrecke der Beförderung aufgenommen.*
- *Der ursprüngliche Wortlaut von Artikel 2 der Richtlinie von 1992 wurde beibehalten, da die Umformulierung im Kommissionsvorschlag zu viele Fragen bezüglich der Auslegung aufwarf.*
- *In dem geänderten Artikel 3 Absatz 4 wurde eine Präzisierung des Nachweises der Einhaltung hinzugefügt.*
- *Es wurden geänderte Vorschläge zur Änderung der eFTI-Verordnung aufgenommen, um der Berechnung des Mindestanteils von 50 % nicht straßengebundener Teilstrecken Rechnung zu tragen.*
- *Die Liste der Steuern in Artikel 6 Absatz 3 wurde auf Ersuchen mehrerer Mitgliedstaaten aktualisiert.*
- *Die Bezugnahmen in Artikel 9 wurden aktualisiert, aber der ursprüngliche Wortlaut wurde beibehalten, da die vorgeschlagene Umformulierung zu viele Fragen bezüglich der Auslegung aufwarf.*
- *In der nicht erschöpfenden indikativen Liste der Unterstützungsmaßnahmen in Anhang II wurden geringfügige Hinzufügungen vorgenommen.*
- *Eine detaillierte Liste der Transparenzanforderungen für Terminals wurde als Anhang III angefügt, womit die der Kommission zu diesem Punkt übertragenen Durchführungsbefugnisse aufgehoben wurden.*
- *In Erwägungsgrund 6 wurden Umschlagstellen hinzugefügt.*

IV. FAZIT

13. Der AStV ersucht im Anschluss an seine Tagung vom 5. Juni 2024 den Rat, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen, damit auf weitere Fortschritte bei der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr hingearbeitet werden kann.