RICHTLINIE DES RATES

vom 28. Juli 1982

zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen Mitgliedstaaten

(82/603/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Anwendung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr (Schiene/Straße) zwischen Mitgliedstaaten (4), zuletzt geändert durch die Richtlinie 82/3/EWG (5), hat zu positiven Ergebnissen geführt.

Die Förderung des kombinierten Verkehrs liegt im allgemeinen Interesse.

Der kombinierte Güterverkehr in seinen verschiedenen Erscheinungsformen hat in den letzten Jahren einen bemerkenswerten Aufschwung genommen. Die gegenwärtigen Zuwachsraten im Container- und im Huckepackverkehr sind eindrucksvoll. Diese positive Entwicklung ist nicht auf die Zusammenarbeit Schiene/Straße beschränkt; sie hat auch die Binnenschiffahrt, insbesondere auf dem Rhein, erfaßt.

Die Entwicklung könnte noch ausgeprägter sein, wenn der kombinierte Güterverkehr einerseits von bestimmten verwaltungsmäßigen Beschränkungen befreit und andererseits durch stimulierende Maßnahmen gefördert würde.

Da der kombinierte Güterverkehr zu einer Entlastung der Straßen führt, erscheint es gerechtfertigt, die Besteuerung der auf der Schiene beförderten Straßenfahrzeuge mit spezifischen Verkehrsabgaben im Verhältnis zur Benutzung der Eisenbahnen zu vermindern.

Es empfiehlt sich, die Kriterien für den Werkverkehr in angemessener Weise abzumildern.

Anstrengungen müssen auch zur Verbesserung der gegenwärtig noch lückenhaften Statistiken unternommen werden, vor allem im Hinblick auf künftige Maßnahmen im Bereich des kombinierten Verkehrs.

Anhand der weiteren Erfahrungen sollte schließlich unter Berücksichtigung der Interessen der Gemeinschaft ein marktgerechtes Netz von Verkehrsverbindungen für den kombinierten Verkehr entwickelt werden.

Es empfiehlt sich deshalb, die Richtlinie 75/130/EWG auf andere kombinierte Verkehrsarten auszudehnen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

   „Richtlinie des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten".

2. An Artikel 1 Absatz 1 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

   „— ‚kombinierter Verkehr in der Binnenschiffahrt', die Beförderung von Containern von mindestens 20 Fuß in der Binnenschiffahrt zwischen Mitgliedstaaten mit Zu- und Ablauftransporten auf der Straße im Radius von höchstens 50 km Luftlinie von den Binnenwasserumschlagplätzen."

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

   „Artikel 3

   Bei Beförderungen im kombinierten gewerblichen Verkehr ist das Beförderungspapier, das

(1) ABl. Nr. C 351 vom 31. 12. 1980, S. 37.
(2) ABl. Nr. C 260 vom 12. 10. 1981, S. 123.
(3) ABl. Nr. C 310 vom 30. 11. 1981, S. 18.
(4) ABl. Nr. L 48 vom 22. 2. 1975, S. 31.
(5) ABl. Nr. L 5 vom 9. 1. 1982, S. 12.

mindestens den Vorschriften von Artikel 6 der Verordnung Nr. 11 des Rates vom 27. Juni 1960 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz 3 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (3) entspricht, durch die Angabe des Verlade- und Entladebahnhofs der betreffenden Eisenbahnstrecke und der Binnenwasserumschlagplätze der betreffenden Binnenwasserwege zu ergänzen. Diese Angaben werden vor Durchführung der Beförderung eingetragen und durch einen Stempel der Eisenbahn- bzw. Hafenverwaltung auf den betreffenden Bahnhöfen bzw. in den betreffenden Häfen bestätigt, wenn der Abschnitt der Eisenbahn- bzw. Binnenschiffsbeförderung beendet ist."

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 4*

(1) Wenn die Grenze vor Beginn der Eisenbahnbeförderung bzw. vor Befahren der Binnenwasserstraße auf der Straße überschritten wird, können die Mitgliedstaaten vom Verkehrsunternehmer den Nachweis in Form eines entsprechenden Papiers dafür verlangen, daß für die Beförderung des Motorfahrzeugs, des Lastkraftwagens, des Anhängers, des Sattelanhängers oder von deren Wechselaufbauten mit der Eisenbahn sowie für die Beförderung des Containers von mindestens 20 Fuß auf dem Binnenwasserweg ein Platz reserviert worden ist.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Kontrollbehörden die Befugnis erteilen, nach Durchführung der Beförderung mit der Eisenbahn oder auf dem Binnenwasserweg im kombinierten Verkehr die Vorlage des Eisenbahn- bzw. Binnenschiffsbeförderungspapiers zu verlangen."

5. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 7*

(1) Die Kommission erstellt alle zwei Jahre, das erste Mal zum 31. Dezember 1984, einen Bericht an den Rat über

— die wirtschaftliche Entwicklung des kombinierten Verkehrs,

— die Anwendung des einschlägigen Gemeinschaftsrechts,

— gegebenenfalls die Festlegung neuer Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs.

(2) Bei der Ausarbeitung des in Absatz 1 genannten Berichtes wird die Kommission von den Vertretern der Mitgliedstaaten bei der Einholung der hierzu erforderlichen Auskünfte unterstützt.

In diesem Bericht werden die Informationen und statistischen Angaben über insbesondere folgendes analysiert:

— die im kombinierten Verkehr benutzten Verkehrsverbindungen,

— die Zahl der Beförderungsvorgänge, Fahrzeuge, Wechselaufbauten und Container, die in den verschiedenen Verkehrsverbindungen befördert werden,

— die Beförderungsmengen,

— die Tonnenkilometerleistungen.

In diesem Bericht werden gegebenenfalls die Lösungen vorgeschlagen, mit denen später diese statistischen Informationen verbessert werden können."

6. Es werden folgende Artikel eingefügt:

„*Artikel 8*

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit ab 1. Januar 1985 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 selbst nach Anhörung der Kommission festlegen.

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.

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.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen, die sich aus einer etwaigen Anpassung der einzelstaatlichen Steuersysteme für Nutzfahrzeuge auf Gemeinschaftsebene ergeben, können die ausschließlich im Trucking auf der Straße im Zu- oder Ablauftransport einer kombinierten Beförderung eingesetzten Fahrzeuge, wenn sie einzeln besteuert werden, von den in Absatz 3 aufgeführten Steuern befreit werden.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Steuern sind die folgenden:

— Belgien:
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

— Dänemark:
vægtafgift af motorkøretøjer m. v.;

— Deutschland:
Kraftfahrzeugsteuer;

— Frankreich:
taxe spéciale sur certains véhicules routiers;

— Griechenland:
τέλη κυκλοφορίας αὐτοκινήτων·

— Irland:
vehicle excise duties;

— Italien:
a) tassa di circolazione sugli autoveicoli,
b) addizionale del 5 % sulla tassa di circolazione;

— Luxemburg:
taxe sur les véhicules automoteurs;

— Niederlande:
motorrijtuigenbelasting;

— Vereinigtes Königreich:
vehicle excise duties.

Artikel 9

Wird ein Anhänger oder ein Sattelanhänger, der Eigentum eines Werkverkehr im kombinierten Verkehr betreibenden Unternehmers ist, im Ablauftransport von einem Schleppfahrzeug gezogen, das Eigentum eines gewerblichen Verkehr betreibenden Unternehmers ist, so braucht für diese Beförderung das Dokument nach Artikel 3 nicht vorgelegt zu werden, jedoch ist ein anderes Dokument zum Nachweis der auf der Schiene zurückgelegten Strecke beizubringen.

Artikel 10

Der Rat trifft bis spätestens 31. Dezember 1984 auf Vorschlag der Kommission die erforderlichen Maßnahmen für die Bestimmung eines Netzes von Eisenbahnverbindungen und von Umschlagzentren, das der weiteren Entwicklung des kombinierten Verkehrs unter Berücksichtigung der Gemeinschaftsinteressen entspricht."

7. Artikel 9 wird Artikel 11.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem 1. April 1983 nachzukommen. Sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 28. Juli 1982.

Im Namen des Rates
Der Präsident
O. MØLLER