Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B**

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)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**A1**	Beitrittsakte Österreichs, Finnlands und Schwedens	C 241	21	29.8.1994
	(angepaßt durch den Beschluß 95/1/EG, Euratom, EGKS des Rates)	L 1	1	1.1.1995

▼B

RICHTLINIE 92/106/EWG DES RATES

vom 7. Dezember 1992

über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ([2]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die 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])wurde mehrfach geändert; anläßlich neuerlicher Änderungen ist eine Neufassung dieser Richtlinie im Interesse der Klarheit angebracht.

Der Binnenmarkt bringt ein erhöhtes Verkehrsvolumen mit sich; die Gemeinschaft muß daher das Nötige veranlassen, um ihre Verkehrsressourcen zum Wohle der Allgemeinheit bestmöglich zu nutzen; dies erfordert auch den Einsatz des kombinierten Verkehrs.

Angesichts der zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung der Straßen, dem Umweltschutz und der Sicherheit im Straßenverkehr ist es im allgemeinen Interesse notwendig, den kombinierten Verkehr als Alternative zum Straßenverkehr weiter auszubauen.

Durch entsprechende Maßnahmen ist die Möglichkeit zu bieten, die Verkehrstechniken entsprechend dem technischen Fortschritt verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung der spezifischen Möglichkeiten und Bedürfnisse der Verkehrsunternehmer und Verkehrsteilnehmer zu entwickeln; diese Maßnahmen sind auf den kombinierten Verkehr Straße/sonstige Verkehrsträger, d.h. Schiene, Binnen- und Seeschiffahrt auszurichten.

Die Aufhebung aller mengenmäßigen Beschränkungen sowie verschiedener im Bereich des Straßentransports noch bestehender einengender Verwaltungsvorschriften fördert eine stärkere Inanspruchnahme des kombinierten Verkehrs.

Damit der kombinierte Verkehr zu einer wirklichen Entlastung der Straßen führt, sollte diese Liberalisierung auf Straßentransporte unterhalb einer bestimmten Strekkenlänge beschränkt werden.

Die Liberalisierung der Zu- und Ablauftransporte auf der Straße im Rahmen des kombinierten Verkehrs ist auf den kombinierten Verkehr mit Strecken auf See auszudehnen, sofern die Seestrecke einen bedeutenden Teil der Gesamtstrecke ausmacht.

Die Kommission sollte alle zwei Jahre und erstmals vor dem 1. Juli 1995 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vorlegen.

Ferner würden Maßnahmen mit Anreizen die Entwicklung des kombinierten Verkehrs fördern; daher sollte die Kraftfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge nach Maßgabe ihrer Beförderung durch die Bahn gesenkt und

([1]) ABl. Nr. C 282 vom 30. 10. 1992, S. 8.
([2]) Stellungnahme vom 20. November 1992 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
([3]) Stellungnahme vom 24. November 1992 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
([4]) ABl. Nr. L 48 vom 22. 2. 1975, S. 31. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 (ABl. Nr. L 95 vom 9. 4. 1992, S. 1).

▼B

die Zu- und Ablauftransporte auf der Straße von jedwedem Tarifzwang befreit werden.

Der Zugang des Werkverkehrs zum kombinierten Verkehr ist zu erleichtern.

Diese Richtlinie berührt nicht die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Umsetzungs- und Anwendungsfristen der durch sie neugefaßten Richtlinie —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ([1])für Beförderungen im kombinierten Verkehr.

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als „kombinierter Verkehr"Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt:

— entweder — für die Zulaufstrecke — zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. — für die Ablaufstrecke — zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden.

— oder in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnen- oder Seehafen des Umschlags.

Artikel 2

Jeder Mitgliedstaat befreit die Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne des Artikels 1 spätestens bis zum 1. Juli 1993 von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht.

Artikel 3

Bei Beförderungen im kombinierten gewerblichen Verkehr ist das Beförderungspapier, das 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 Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ([2]) entspricht, durch die Angabe der Bahnhöfe der Be- und Entladung hinsichtlich der Binnenwasserstrecken oder durch die Angabe der Seehäfen der Be- und Entladung hinsichtlich der Seestrecken 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 Binnen- oder Seehäfen bestätigt, wenn der Abschnitt der Beförderung auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen bzw. auf See beendet ist.

Artikel 4

Alle in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer, welcher die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und für den Zugang zum Markt für den Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten erfüllen, dürfen im Rahmen des kombinierten Verkehrs zwischen Mitgliedstaaten innerstaatliche oder grenzüberschreitende Zu- und/oder

([1]) Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderung aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. Nr. L 95 vom 9. 4. 1992, S. 1).

([2]) ABl. Nr. 52 vom 16. 8. 1960, S. 1121/60.

▼B

Ablaufverkehre auf der Straße durchführen, die Bestandteil des kombinierten Verkehrs sind.

Artikel 5

(1) Die Kommission erstattet dem Rat alle zwei Jahre, das erste Mal vor dem 1. Juli 1995, Bericht 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 Berichts wird die Kommission von den Vertretern der Mitgliedstaaten bei der Einholung der hierzu erforderlichen Auskünfte unterstützt.

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

— die im kombinierten Verkehr benutzten Verkehrsverbindungen,

— die Zahl der Fahrzeuge (wobei ein Lastzug als ein Fahrzeug zählt), Wechselaufbauten und Container, die in den verschiedenen Verkehrsverbindungen befördert werden,

— die Beförderungsmengen,

— die Tonnenkilometerleistungen.

In dem Bericht werden gegebenenfalls die Lösungen vorgeschlagen, mit denen später diese Informationen sowie die Lage im kombinierten Verkehr verbessert werden können.

Artikel 6

(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.

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 auto-mobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

— Dänemark:
vægtafgift af motorkøretøjer mv.;

— Deutschland:
Kraftfahrzeugsteuer;

— Frankreich:
taxe spéciale sur certains véhicules routiers;

— Griechenland:

▼B

τέλη κυκλοφορίας αυτοκινήτων;

— Spanien:

a) *impuesto sobre actividades económicas*,

b) *impuesto sobre vehículos de tracción mecánica*;

— Irland:

vehicle excise duties;

— Italien:

a) *tassa automobilistica*,

b) *addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica*;

— Luxemburg:

taxe sur les véhicules automoteurs;

— Niederlande:

motorrijtuigenbelasting;

▼A1

— Österreich:

Straßenverkehrsbeitrag;

▼B

— Portugal:

a) *imposto de camionagem*,

b) *imposto de circulação*;

▼A1

— Finnland:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt;

— Schweden:

fordonsskatt;

▼B

— Vereinigtes Königreich:

vehicle excise duties.

Artikel 7

Wird ein Anhänger oder ein Sattelanhänger, der Eigentum eines Werkverkehr betreibenden Unternehmers ist, auf einer der Nachlaufstrecken 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, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurückgelegten Strecke beizubringen.

Artikel 8

Beförderungen im Zu- und Ablauf auf der Straße sind im kombinierten Verkehr von der Tarifpflicht ausgenommen.

Artikel 9

Führt das Versandunternehmen im Rahmen des kombinierten Verkehrs den Zulauf auf der Straße im Werkverkehr im Sinne der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr ([1])durch, so darf das Unternehmen, das Empfänger der beförderten Güter ist, mit einer Zugmaschine, die ihm gehört, von ihm auf Raten gekauft oder gemäß der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr ([2]), gemietet worden ist und von einem seiner Fahrer gefahren wird, während der Anhänger oder Sattelanhänger auf den Namen des versendenden Unternehmens zugelassen oder von diesem gemietet worden ist, den Ablauf auf der Straße zur Beförderung der

([1]) ABl. Nr. 70 vom 6. 8. 1962, S. 2005/62. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 (Abl. Nr. L 95 vom 9. 4. 1992, S. 1).

([2]) ABl. Nr. L 335 vom 22. 12. 1984, S. 72.Richtlinie geändert durch die Richtlinie 90/398/EWG (Abl. Nr. L 202 vom 31. 7. 1990, S. 46).

▼B

Güter bis zum Bestimmungsort abweichend von der Definition in der genannten Richtlinie im Werkverkehr durchführen.

Der Zulauf auf der Straße im kombinierten Verkehr, den das Versandunternehmen mit einer Zugmaschine durchführt, die ihm gehört, von ihm auf Raten gekauft oder gemäß der Richtlinie 84/647/EWG gemietet worden ist und die von einem seiner Fahrer gefahren wird, während der Anhänger oder Sattelanhänger auf den Namen des Unternehmens, das Empfänger der beförderten Güter ist, zugelassen oder von diesem gemietet worden ist, gilt abweichend von der Richtlinie vom 23. Juli 1962 ebenfalls als Beförderung im Werkverkehr, sofern der Ablauf auf der Straße von dem Empfängerunternehmen gemäß der letztgenannten Richtlinie im Werkverkehr durchgeführt wird.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Juli 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

Artikel 11

(1) Die Richtlinie 75/130/EWG ([1])wird unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Teil A des Anhangs genannten Umsetzungs- und Anwendungsfristen aufgehoben.

(2) Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach der Übereinstimmungstabelle in Teil B des Anhangs zu lesen.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

([1]) Einschließlich der Rechtsakte zu ihrer Änderung, d. h. die entsprechende Bestimmung der Beitrittsakte von 1985 sowie die Richtlinien 79/5/EWG, 82/3/EWG, 82/603/EWG, 86/544/EWG und 91/224/EWG.

▼B

ANHANG

TEIL A

Umsetzungs- und Anwendungsfristen

Richtlinie	Umzetsungs- und Anwendungsfristen
75/130/EWG (Abl. Nr. L 48 vomm 22. 2. 1975, S. 31)	30. Juni 1975
79/ 5/EWG (Abl. Nr. L 5 vom 9. 1. 1979, S. 33)	1. Juli 1979
82/ 3/EWG (Abl. Nr. L 5 vom 9. 1. 1 982, S. 12)	—
82/603/EWG (Abl. Nr. L 247 vom 23. 8. 1982, S. 6)	1. April 1983
86/544/EWG (Abl. Nr. L 320 vom 15. 11. 1986, S. 33)	1. Juli 1987
91/224/EWG (Abl. Nr. L 103 vom 23. 4. 1991, S. 1)	1. Januar 1992

TEIL B

Übereinstimmungstabelle

Diese Richtlinie	Richtlinie 75/130/EWF
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 6
Artikel 5	Artikel 7
Artikel 6	Artikel 8
Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 11
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10	—
Artikel 11	—
Artikel 12	Artikel 13
Anhang	—