



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen
Unterstützungsrahmens 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Im Europäischen Klimagesetz ist festgelegt, dass die Europäische Union die Treibhausgasemissionen (THG) in ihrer gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 senken und bis 2050 die Klimaneutralität verwirklichen muss¹. In der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal² wurde darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden müssen, um Klimaneutralität zu erreichen. Der Null-Schadstoff-Aktionsplan³ fördert die Umstellung auf umweltfreundlicheren Verkehr, um die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung zu verringern. Um ihre Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, muss die EU darüber hinaus auch ihre Energieeffizienz verbessern, wie im REPowerEU-Paket⁴ hervorgehoben wird, in dem die Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr (im Folgenden „Richtlinie“)⁵ als wichtiges Instrument in dieser Hinsicht aufgeführt ist⁶.

Der Wandel hin zu einem emissionsarmen Güterverkehr mit geringem Energieverbrauch erfordert einen umfassenden Ansatz. Wie in der Mitteilung der Kommission über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität („Sustainable and Smart Mobility Strategy“ – SSMS)⁷ betont wird, müssen alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um sämtliche Verkehrsträger nachhaltiger zu machen, in einem multimodalen Verkehrssystem nachhaltige Alternativen allgemein verfügbar zu machen und die richtigen Anreize zu setzen, um den Übergang voranzutreiben. Sie fordert entschlossenes Handeln zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger, insbesondere durch die Verlagerung eines beträchtlichen Teils des Güterverkehrs auf die Schiene, die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckenseeverkehr. Gemäß den Etappenzielen des SSMS soll sich bis 2050 der Schienengüterverkehr verdoppeln und der Binnenschiffsverkehr sowie der Kurzstreckenseeverkehr sollen um 50 % zunehmen. Ähnlich dazu wurde im europäischen Grünen Deal auch gefordert, einen wesentlichen Teil der 75 % Inlandsfracht, die derzeit auf der Straße befördert werden, auf Schiene und Binnenwasserstraßen zu verlagern.

Der intermodale Güterverkehr einschließlich des kombinierten Verkehrs⁸ (im Folgenden beide zusammen als „intermodaler Verkehr“ bezeichnet) ist von wesentlicher Bedeutung, um eine stärkere Nutzung des Schienengüter- und des Schiffsverkehrs zu ermöglichen, die für sich alleine nur sehr selten Lösungen für Beförderungen von Haus zu Haus bieten.

¹ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_de

⁵ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

⁶ Ein Energiesparplan für die EU, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Der kombinierte Verkehr ist ein Teil des intermodalen Verkehrs, der der Definition in der Richtlinie entspricht.

Gleichzeitig sind die durchschnittlichen externen Kosten des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs pro Tonnenkilometer (tkm) fast dreimal niedriger (0,013 EUR/tkm bzw. 0,019 EUR/tkm) als die durchschnittlichen externen Kosten für die Nutzung von Lastkraftwagen von 0,042 EUR/tkm. Der intermodale Verkehr, der Zubringerstrecken auf der Straße zu Beginn und/oder am Ende einer Beförderung umfasst, kombiniert die bessere Umweltleistung und Energieeffizienz dieser Verkehrsträger (ohne Straße) mit der Zugänglichkeit und Flexibilität des Straßenverkehrs. Der intermodale Verkehr ermöglicht eine effiziente Kombination von Verkehrsträgern, und insbesondere die Förderung von Verkehrsträgern mit vergleichsweise geringerem ökologischem Fußabdruck, wodurch die Nutzung des bestehenden Verkehrsnetzes und der vorhandenen Ressourcen optimiert und die Emissionen und der Energieverbrauch verringert werden.

Daher ist der intermodale Verkehr von entscheidender Bedeutung, um die Ziele sowohl der SSMS als auch des europäischen Grünen Deals zu erreichen. In der SSMS wurde dementsprechend angekündigt, dass zur Unterstützung der Ökologisierung des Güterverkehrs in Europa der bestehende Rahmen für den intermodalen Verkehr grundlegend umgestaltet und zu einem wirksamen Instrument werden muss.

Auch wenn das Volumen des intermodalen Verkehrs in den letzten 30 Jahren erheblich zugenommen hat, dominiert die Straße immer noch den Güterverkehr in der EU, da der intermodale Verkehr gegenüber dem reinen Straßenverkehr aus verschiedenen Gründen häufig nicht konkurrenzfähig ist. Erstens hängt der Erfolg des intermodalen Verkehrs von der Leistung (Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Geschwindigkeit) und den Kosten jedes Teils der Kette ab, d. h. von den Dienstleistungen des Schienen- und Schiffsverkehrs, von Umschlagterminals sowie vom Straßenverkehr für die „letzte Meile“. All diese Elementen weisen Leistungslücken auf, die durch die jeweiligen branchenspezifischen Rechtsvorschriften und Anstrengungen der Branche behoben werden müssen. Zweitens ist, solange der Grad der Internalisierung der externen Kosten zwischen den Verkehrsträgern unterschiedlich hoch ist, der nicht straßengebundene und intermodale Verkehr über mittlere Entfernungen preislich mit reinen Straßengebörungen nicht konkurrenzfähig. In der SSMS wird festgehalten, dass für eine faire und effiziente Preisgestaltung über alle Verkehrsträger hinweg ein umfassendes Maßnahmenpaket erforderlich ist. Nur dann würden die Verursacher und Nutzer die volle Verantwortung für die von ihnen verursachten Kosten übernehmen, sodass die Nutzer Entscheidungen treffen können, die für die Gesellschaft am besten sind. Die SSMS geht auch davon aus, dass die vollständige Internalisierung der externen Kosten innerhalb der EU bis 2050 abgeschlossen sein wird, sodass es unerlässlich ist, vor diesem Zeitpunkt zusätzliche Maßnahmen zur Erreichung der oben beschriebenen Umweltziele bis 2050 zu treffen.

Seit 1975 verfügt die EU über ein Instrument⁹ zur Unterstützung anspruchsberechtigter intermodaler Beförderungen (d. h. des kombinierten Verkehrs) mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr zu steigern und so eine stärkere Nutzung des kombinierten Verkehrs zu erreichen.

1992 wurde dieses Instrument durch die Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten ersetzt. Ziel der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr ist es, andere verkehrsträgerbezogene Maßnahmen zu ergänzen, um den intermodalen Verkehr, also den Schienen-, Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehr in Kombination mit

⁹ 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 (ABl. L 48 vom 22.2.1975).

begrenzten Teilstrecken auf der Straße wettbewerbsfähiger zu machen. Die Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr ist das einzige Rechtsinstrument der EU, das den intermodalen Verkehr direkt unterstützt und somit Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf emissionsarme Verkehrsträger schafft.

Um die Wirksamkeit der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr zu erhöhen, legte die Kommission 1998 einen Änderungsvorschlag vor, zog diesen jedoch 2001 mangels Verhandlungsergebnissen zurück.

Im Jahr 2016 führte die Kommission eine REFIT-Bewertung durch¹⁰. Dabei kam sie zu dem Schluss, dass die Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr nach wie vor ein wichtiges Instrument zur Unterstützung des kombinierten Verkehrs ist, dass es jedoch einen erheblichen Spielraum für weitere Verbesserungen ihrer Wirksamkeit gibt, da einige ihrer Bestimmungen veraltet oder unklar sind. Zu den Mängeln zählen begrenzte Förderfähigkeit, unzureichende wirtschaftliche Unterstützung und die Verwendung von Dokumenten in Papierform. Anschließend legte die Kommission im Jahr 2017 einen neuen Vorschlag vor. Dieser Vorschlag wurde 2020 zurückgezogen, da die Verhandlungen zwischen den beiden gesetzgebenden Organen zu einem Ergebnis geführt hatten, das die Ambitionen der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr zurückgeschraubt hätte, und das zu einem Zeitpunkt, an dem die politischen Ziele, wie sie in der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal¹¹ zum Ausdruck kommen, das Gegenteil erforderten.

Um diesen Erwartungen gerecht zu werden, hat die Kommission einen neuen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie ausgearbeitet. Ziel der Initiative ist es, den durch diese Richtlinie geschaffenen Unterstützungsrahmen neu auszurichten und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs gegenüber dem Straßenfernverkehr zu steigern, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger zu fördern und dadurch die externen Kosten zu senken.

Die geänderte Richtlinie gilt insofern für den gesamten intermodalen Verkehr als es um die nationalen Strategierahmen, die Berichterstattung und die Transparenz der Terminals geht, und schafft einen speziellen Unterstützungsrahmen für jenen Teil des intermodalen Verkehrs, der ein gewisses Niveau an Einsparungen bei den externen Kosten erzielt. Letzterer wird als Teil des intermodalen Verkehrs weiterhin als kombinierter Verkehr bezeichnet.

Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Vorschlägen der Jahre 1998 und 2017 sowie den Verhandlungsergebnissen wurden bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags berücksichtigt. Dies sind insbesondere:

- Die Notwendigkeit eines grundlegend unterschiedlichen Ansatzes in Bezug auf die Voraussetzungen, unter denen eine Unterstützung gewährt werden kann. Die Voraussetzungen der derzeitigen Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr werden anhand der Länge der verschiedenen Teilstrecken sowohl auf als auch abseits der Straße sowie anhand der Entfernungen von geeigneten Terminals festgelegt, die nicht immer die tatsächlichen geografischen Bedingungen widerspiegeln und zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung führen. Noch gravierender ist allerdings, dass diese Kriterien nicht die Umweltleistung der eigentlichen Beförderung widerspiegeln, wodurch sich die Unterstützung nicht auf jene Beförderungen konzentriert, die Einsparungen bei den externen Kosten gewährleisten.

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

- Die Bestimmungen über Investitionen zur Erreichung einer ausreichenden Terminkapazität sind zwar notwendig, passen aber nicht gut in den Anwendungsbereich der Richtlinie und wurden von vielen Mitgliedstaaten abgelehnt. Daher wurden diese nun im Vorschlag der Kommission für die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung¹² behandelt.
- Nutzung digitaler Lösungen für Konformitätsprüfungen und Durchsetzungsmaßnahmen, die auch den Zugang zu Daten über das Funktionieren des Marktes und die Verbesserung der Wirksamkeit wirtschaftlicher Unterstützungsmaßnahmen erleichtern können.
- Unterschiedliche Situationen in den Mitgliedstaaten, die unterschiedliche Ansätze für Unterstützungsmaßnahmen erfordern.

Um ihre Ziele zu erreichen, gliedert sich diese Initiative in vier Bereiche:

- Voraussetzungen für die Unterstützung und Nachweis über die Einhaltung

Die Voraussetzungen, unter denen intermodale Beförderungen in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, werden gestrafft, um einen größeren Anteil des intermodalen Verkehrs abzudecken, Unklarheiten und Möglichkeiten für Fehlinterpretationen und Ungleichbehandlungen zu beseitigen und eine klare Grundlage für Entscheidungen bezüglich der Einhaltung der Vorschriften zu schaffen. Dazu gehören Voraussetzungen in Bezug auf den geografischen Anwendungsbereich, die Ladeeinheiten und ihr Identifizierungssystem, die Behandlung leerer Container, die zu erzielenden minimalen Einsparungen bei externen Kosten, die Notwendigkeit von Regeln für die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten sowie den Inhalt und die Regeln für den Nachweis der Einhaltung.
- Unterstützungsrahmen

Der Grundgedanke der gesamten Richtlinie besteht darin, einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Verkehr zu schaffen, der geeignete regulatorische und/oder wirtschaftliche Maßnahmen miteinschließt. Der REFIT-Bewertung zufolge hatte der durch die Richtlinie geschaffene Unterstützungsrahmen zur Verbesserung der relativen Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs jedoch nur unzureichende Auswirkungen. Tatsächlich bestätigten 70 der 100 Antworten auf die öffentliche Konsultation, dass dies ein Problem ist¹³. Im jüngsten Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofes über den intermodalen Verkehr wurde ebenfalls der Schluss gezogen, dass die Unterstützung des intermodalen Verkehrs nicht wirksam genug ist, da für den intermodalen Güterverkehr in der EU immer noch keine gleichen Wettbewerbsbedingungen bestehen¹⁴. Mit den neuen Vorschriften wird zusätzlich zu den bestehenden Unterstützungen Folgendes eingeführt:

 1. eine neue EU-weite regulatorische Ausnahme von nationalen Fahrverboten;
 2. Verpflichtung der Mitgliedstaaten, ihre bestehenden Maßnahmen zu analysieren und neue nationale Strategierahmen – einschließlich geeigneter regulatorischer

¹² COM(2021) 812 final.

¹³ Dazu gehörten 11 Behörden (CZ, zwei Behörden aus BE, AT, drei Behörden aus FR, NO, IT, DE, SE), 49 Interessenträger aus der Branche, vier Bürgerinnen und Bürger sowie sechs Antworten unter der Kategorie „Sonstige“.

¹⁴ Europäischer Rechnungshof (2023), a.a.O.

und/oder wirtschaftlicher Maßnahmen – zu erweitern oder festzulegen, um die Nutzung des intermodalen Verkehrs zu fördern;

3. das Ziel, die Kosten für den kombinierten Verkehr in jedem Mitgliedstaat um insgesamt 10 % zu senken, technologische Modernisierungen, die für den intermodalen Verkehr von Bedeutung sind, zu erleichtern und neue Verbindungen zwischen zuvor nicht angeschlossenen Terminals herzustellen.

– **Transparenz hinsichtlich des Funktionierens des Marktes**

Wie aus der REFIT-Bewertung hervorgeht, besteht ein Mangel an Transparenz bezüglich der bestehenden nationalen Politik- und Marktlage, anhand derer beurteilt werden könnte, ob die Unterstützung auf die tatsächliche Situation zugeschnitten ist. 18 von 49 Befragten¹⁵ stimmten der Aussage zu, dass eine empirische Grundlage für die Bestimmung des angemessenen Unterstützungsniveaus fehlt. Die Berichterstattung durch die Kommission bleibt bestehen, jedoch mit aktualisierten Daten und Berichtszeiträumen, und wird durch die Verpflichtung der Mitgliedstaaten ergänzt, die Transparenz ihrer nationalen intermodalen Strategierahmen, die sie zur Unterstützung des kombinierten Verkehrs umsetzen, zu gewährleisten. Links zu allen nationalen Strategierahmen und nationalen Maßnahmen werden in einer zentralen Schnittstelle veröffentlicht, die von der Kommission verwaltet wird. Darüber hinaus wird eine Überprüfungsklausel für die Neubewertung dieses EU-Unterstützungsrahmens aufgenommen.

– **Transparenzanforderungen für Terminals**

Mit dem Vorschlag werden gemeinsame Transparenzanforderungen für Terminals eingeführt, mit denen sichergestellt wird, dass alle Terminals Daten über Terminaleinrichtungen und -dienstleistungen öffentlich zugänglich machen. Darüber hinaus sieht der Vorschlag die Möglichkeit vor, für verfügbare Dienstleistungen und Einrichtungen einen Rahmen von Terminalkategorien auf der Grundlage des Dienstleistungsumfangs festzulegen. Diese Maßnahmen ergänzen die vorgeschlagene Überarbeitung der TEN-V-Verordnung, die sich mit der Terminalkapazität und -qualität im TEN-V-Netz befasst.

• **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Initiative ist im Zusammenhang mit dem Europäischen Klimagesetz¹⁶ und der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal¹⁷ zu sehen, in denen Ziele für die Verringerung der Treibhausgasemissionen festgelegt werden. Zudem steht sie in Zusammenhang mit dem REPowerEU-Paket¹⁸, das die Energieeffizienz der EU verbessern soll und die Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr als wichtiges Instrument in dieser Hinsicht ansieht¹⁹, sowie mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan²⁰, der den Übergang zu saubereren Verkehrsmitteln fördert, um die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung zu verringern.

¹⁵ 14 von 31 Befragten aus der Branche und 4 von 8 Behörden.

¹⁶ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_de

¹⁹ Ein Energiesparplan für die EU, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

Darüber hinaus werden in der SSMS entschlossene Maßnahmen gefordert, um den Güterverkehr auf nachhaltigere Verkehrsträger zu verlagern.

Es sei darauf hingewiesen, dass es bereits in der Vergangenheit spezifische politische Erwägungen für den kombinierten Verkehr gab. 1992 veröffentlichte die Kommission ein Weißbuch zum Verkehr und ein begleitendes Gesetzgebungspaket, das zur heutigen Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr führte, mit der der Markt für den kombinierten Verkehr in der EU vollständig liberalisiert und der heutige Unterstützungsrahmen geschaffen wurde. 1997 veröffentlichte die Kommission eine gezielte Strategie für den intermodalen Verkehr in Europa²¹. Im Weißbuch zum Verkehr aus dem Jahr 2011²² wurde das spezifische Ziel festgelegt, bis 2030 30 % des Straßengüterfernverkehrs (über 300 km) auf den Schienen- oder Schiffsverkehr zu verlagern und diesen Wert bis 2050 auf mehr als 50 % zu erhöhen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag ergänzt andere verkehrspolitische Maßnahmen, die a) auf die Umweltleistung einzelner Verkehrsträger abzielen, b) externe Kosten durch Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips internalisieren und c) Transparenz in Bezug auf die verfügbaren Dienstleistungen und die für die Branche oder Teile davon geltenden Vorschriften schaffen.

Die nachhaltigere Gestaltung der einzelnen Verkehrsträger in Bezug auf ihre Energieeffizienz und den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe und die damit verbundene Verringerung der externen Kosten des Verkehrs wurde durch eine Reihe politischer Instrumente wie die CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge²³, die überarbeitete Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II)²⁴ und die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe angegangen.

Ebenso zielt eine Reihe von Maßnahmen bereits auf die Internalisierung externer Kosten ab, damit die Gesellschaft die richtigen Entscheidungen treffen kann. Dazu gehören die Bepreisung von CO₂-Emissionen, Infrastrukturgebühren sowie Energie- und Kraftfahrzeugsteuern, die schrittweise angepasst und eingeführt werden. Schlussendlich müssen sie im Rahmen einer gegenseitig kompatiblen, komplementären und kohärenten Politik zusammengeführt werden, doch kann dies laut SSMS bis 2050 dauern²⁵.

In den verkehrsträgerspezifischen Rechtsvorschriften gibt es zwar verschiedene Transparenz- und Berichtspflichten, die verkehrsträgerübergreifende Berichterstattung oder der Informationsaustausch (für den intermodalen Verkehr von Bedeutung) sind jedoch weitgehend nicht abgedeckt. Darüber hinaus hängen der Mehrwert und die Attraktivität des intermodalen Verkehrs von der Leistung der einzelnen Verkehrsträger und der verfügbaren Infrastrukturkapazität ab. Daher wird diese Initiative in enger Abstimmung mit anderen Rechtsvorschriften und Gesetzgebungsvorschlägen im Verkehrsbereich, einschließlich derjenigen im Rahmen des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs, zu dem diese Initiative gehört, entwickelt.

Sie weist auch enge Verbindungen zu anderen Teilen dieses Pakets auf, insbesondere mit der Initiative zur Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs am grenzüberschreitenden

²¹ KOM/97/ 243 endg.

²² KOM/2011/144 endg.

²³ Verordnung (EU) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ Die SSMS setzt einen Meilenstein dafür, dass alle externen Kosten des Verkehrs in der EU bis spätestens 2050 von den Verkehrsnutzern getragen werden.

Verkehr²⁶ und der Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen im Straßenverkehr²⁷, die beide wichtig sind, um verkehrsträgerspezifische Hindernisse für den intermodalen Verkehr zu beseitigen.

Darüber hinaus tragen der neue gemeinsame EU-Rahmen für die Erfassung von Treibhausgasemissionen in Verkehr und Logistik (CEEU) und die Umsetzung der Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)²⁸ zum technischen Rahmen für die Umsetzung der überarbeiteten Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr bei.

Die Überarbeitung steht auch im Einklang mit der kürzlich angenommenen Naiades-Mitteilung²⁹, in der eine stärkere Integration der Binnenwasserstraßen in ein modernes, transeuropäisches intermodales Verkehrssystem gefordert wird.

Voraussetzung für die Nutzung des intermodalen und multimodalen Verkehrs ist zudem die Verfügbarkeit geeigneter Infrastruktur mit ausreichender Kapazität. Die jüngste Studie über Umschlagtechnologien³⁰ hat gezeigt, dass das TEN-V-Netz Mängel hinsichtlich des intermodalen Verkehrs aufweist und dass die bestehenden Umschlagskapazitäten für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr unzureichend sind. Die Frage der Terminalkapazität wurde im Vorschlag der Kommission für die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung³¹ behandelt, die erstmals eine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten enthält, auf der Grundlage einer gezielten Analyse und eines Aktionsplans dafür zu sorgen, dass an multimodalen Güterterminals eine ausreichende Kapazität zur Verfügung steht. Es ist zu erwarten, dass diese Maßnahmen in den nächsten zehn Jahren zu einer besseren Infrastrukturkapazität für den intermodalen Verkehr führen.

Die in dieser Richtlinie festgelegten Verpflichtungen lassen die Anwendung der einschlägigen Vorschriften über staatliche Beihilfen unberührt. In dieser Richtlinie werden die Kriterien für eine Kategorie von Beförderungen mit dem höchsten Einsparungspotenzial bei externen Kosten im Verkehr und politische Ziele für die Förderung dieses Teilbereichs von Beförderungen festgelegt. Die Mitgliedstaaten können unter anderem die Einführung von Beihilfemaßnahmen in Erwägung ziehen, um die politischen Ziele der geänderten Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr zu erreichen. Die bloße Aufnahme von Maßnahmen in nationale Strategierahmen, die auf der Grundlage dieser Richtlinie erlassen werden, befreit sie nicht von der Prüfung der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Kommission fällt.

Dieser Vorschlag steht auch mit den abschließenden Vorschlägen der Konferenz zur Zukunft Europas in Einklang, insbesondere mit Vorschlag 3 zu Klimawandel, Energie und Verkehr, in

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Nutzung-der-Fahrwegkapazitat-der-Eisenbahn-im-einheitlichen-europaischen-Eisenbahnraum_de

²⁷ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59). Sie ermöglicht den Einsatz schwererer und längerer Straßenfahrzeuge im intermodalen Verkehr, einschließlich der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken im kombinierten Verkehr.

²⁸ Verordnung (EU) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Vergleichende Bewertung von Umschlagtechnologien für den intermodalen Verkehr und ihre Kosten („Comparative evaluation of transshipment technologies for intermodal transport and their cost“), PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_de

³¹ COM(2021) 812 final.

dem die Bekämpfung des Klimawandels und die Achtung der globalen Klimaziele gefordert wird.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass einige Interessenträger auf eine Verbindung zwischen der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr und Straßenkabotage hinweisen. Es bleibt relevant und wichtig, den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr und den grenzüberschreitenden Straßenverkehr im Hinblick auf die Inanspruchnahme gebietsfremder Verkehrsunternehmer gemäß Artikel 4 der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr gleich zu behandeln. Bei der Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 1072/2009 im Jahr 2020³² haben die Mitgesetzgeber eine Ausnahme von Artikel 4 der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr (aber nur für den Fall eines Missbrauchs) vorgesehen, bestätigten aber grundsätzlich die Sinnhaftigkeit des Artikels 4, der nach wie vor in Kraft ist³³.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Titel VI (Artikel 90-100) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) legt die Befugnis der EU fest, Bestimmungen für die gemeinsame Verkehrspolitik zu erlassen. Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV sieht vor, dass die EU im Verkehrsbereich für die Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zuständig ist, während Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe d AEUV die gleiche Zuständigkeit für „alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften“ vorsieht.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

EU-Dimension des Problems

Nach dem Subsidiaritätsprinzip kann die EU in Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig werden, wenn und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können. Externe Kosten des Verkehrs, insbesondere jene im Zusammenhang mit dem Klimawandel, sind grenzüberschreitende Probleme, die nicht alleine durch nationale oder lokale Maßnahmen gelöst werden können. Die dringende Notwendigkeit, die durch den Güterverkehr verursachten Treibhausgasemissionen zu verringern, gilt gleichermaßen für grenzüberschreitende und inländische Beförderungen. Das festgestellte Problem muss daher aufgrund seiner grenzüberschreitenden Dimension auf EU-Ebene gelöst werden.

Mehrwert der Maßnahme auf EU-Ebene

Ziel der Initiative ist es, die Nutzung des intermodalen Verkehrs, der zu 81 % zwischen den Mitgliedstaaten durchgeführt wird, in der gesamten EU durch Unterstützungsmaßnahmen auf der Grundlage gemeinsamer Fördervoraussetzungen voranzutreiben. Aus Sicht der Politik und des Binnenmarkts muss sichergestellt werden, dass die vorgesehenen Vorteile in der gesamten EU in vergleichbarer Weise zur Anwendung kommen. Angesichts des begrenzten Charakters der derzeitigen Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr haben einige Mitgliedstaaten eine differenzierte Unterstützung für intermodale Beförderungen sowohl in Form einer nicht harmonisierten regulatorischen Unterstützung als auch im Rahmen der Vorschriften über

³² Verordnung (EU) 1055/2020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (*ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17*).

³³ Einige Mitgliedstaaten haben beim Gerichtshof Nichtigkeitsklagen gegen diese Bestimmung erhoben (C-542/20, Litauen/Parlament und Rat, C-545/20, Bulgarien/Parlament und Rat, C-547/20, Rumänien/Parlament und Rat und C-554/20, Polen/Parlament und Rat).

staatliche Beihilfen geschaffen. In bestimmten Fällen waren Informationen über die Verfügbarkeit dieser Unterstützungsmaßnahmen möglicherweise nicht für alle Unternehmen gleichermaßen zugänglich, insbesondere bei grenzüberschreitenden Beförderungen. Einige Unternehmen könnten einen Wettbewerbsvorteil erlangt haben, der über ihre Landesgrenze hinaus wirkt. Ziel der EU-Maßnahmen ist es, eine vergleichbare Behandlung der Unternehmen in der gesamten EU zu schaffen, die Verwaltungsverfahren für die Branche, die Mitgliedstaaten und die Kommission zu vereinfachen und das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern. Dies kann nicht durch den Erlass von Rechtsvorschriften auf Ebene der Mitgliedstaaten alleine erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Bei der Auswahl der einschlägigen politischen Maßnahmen und der politischen Optionen, die die Struktur dieser Initiative bilden, wurde der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebührend berücksichtigt, sodass ein möglichst ausgewogener Ansatz erzielt werden konnte. Während der Vorschlag die Mitgliedstaaten verpflichtet, bestimmte Arten von Beförderungen im intermodalen Verkehr zu unterstützen, ergab die Folgenabschätzung, dass die politische Option, die nur die freiwillige Unterstützung der Mitgliedstaaten vorsieht, nicht zur Zielerreichung geeignet ist. Die gewählte politische Option gewährleistet eine ausreichende Verkehrsverlagerung zu vertretbaren Kosten.

- **Wahl des Instruments**

Die Wahl des Instruments, also die Änderung der bestehenden Richtlinie, ermöglicht es, das Ziel der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips zufriedenstellend zu erreichen. Um die Unterstützung sicherzustellen, wird es den Mitgliedstaaten freistehen, ihre jeweiligen politischen Rahmenbedingungen mit den wichtigsten Unterstützungsmaßnahmen festzulegen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Eine Bewertung³⁴ der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr wurde 2014-2016 durchgeführt und kam zu dem Schluss, dass die Richtlinie nach wie vor ein wichtiges Instrument zur Unterstützung des Güterverkehrs ist, der verschiedene Verkehrsträger kombiniert. Es wurde geschätzt, dass die Verlagerung vom reinen Straßen- auf den intermodalen Verkehr im Jahr 2011 zu einer jährlichen Einsparung von bis zu 2,1 Mrd. EUR an externen Kosten geführt hat. Auch wenn nicht alle diese Einsparungen der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr zugeschrieben werden können, wurde festgestellt, dass grenzüberschreitende Dienstleistungen im kombinierten Verkehr ohne EU-Maßnahmen wahrscheinlich mit Hindernissen aufgrund unterschiedlicher Rechtssysteme konfrontiert gewesen wären, was die Attraktivität von Dienstleistungen im kombinierten Verkehr verringert und sie möglicherweise sogar undurchführbar gemacht hätte.

Einige Bestimmungen der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr, z. B. die Verpflichtung zur Verwendung von Papierdokumenten, sind jedoch veraltet, da sie die Marktlage im Jahr 1992 widerspiegeln. Andere Bestimmungen der Richtlinie leiden unter unterschiedlicher Umsetzung und Anwendung auf Ebene der Mitgliedstaaten, was der Branche täglich praktische Probleme bereitet und dazu führt, dass diese Bestimmungen nicht vollständig wirksam sind. Darüber hinaus sind die wirtschaftlichen

³⁴ SWD(2016) 140 final.

Unterstützungsmaßnahmen sehr begrenzt und haben daher keine nennenswerten Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs. In der öffentlichen Konsultation gaben sowohl die Branche als auch die öffentlichen Verwaltungen an, dass die politischen Maßnahmen angemessen sind, um die politischen Ziele zu erreichen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission hat aktiv das Gespräch mit den Interessenträgern gesucht und während des gesamten Folgenabschätzungsverfahrens umfassende Konsultationen durchgeführt.

In den Jahren 2021 und 2022 fanden Konsultationen statt, von der Veröffentlichung der Folgenabschätzung in der Anfangsphase im August 2021 bis hin zur gezielten Konsultation, die im August 2022 abgeschlossen wurde.

Die Ziele der Konsultationstätigkeiten waren folgende:

- Einholung von Informationen und Meinungen der Interessenträger zu den wichtigsten Problemen und den damit verbundenen Faktoren, die Festlegung einschlägiger politischer Ziele im Zusammenhang mit diesen Problemen und die Ermittlung, Festlegung und Überprüfung politischer Maßnahmen, die bei der Folgenabschätzung berücksichtigt werden könnten;
- Einholung von Informationen und Meinungen über die voraussichtlichen Auswirkungen politischer Maßnahmen und Optionen.

Im Rahmen des ersten Feedback-Mechanismus hatten interessierte Parteien die Möglichkeit, vom 19. August bis zum 16. September 2021 Rückmeldungen zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase zu geben. Insgesamt gingen 62 Einzelantworten ein.

Anschließend war vom 7. März bis zum 30. Mai 2022 eine öffentliche Konsultation auf der Website „Ihre Meinung zählt“ zugänglich. Insgesamt gingen 101 Antworten von verschiedenen Interessenträgern ein. Einige Interessenträger legten auch Positionspapiere zusammen mit ihren Antworten auf die Konsultation vor.

Abschließend wurden die folgenden gezielten Konsultationsmaßnahmen durchgeführt:

- Eine gezielte Onlineumfrage zur Validierung der Problemstellung und der Ziele der politischen Optionen sowie zum Erhalt von Beiträgen zur genaueren Definition der politischen Maßnahmen/Optionen und der Bereitstellung der Daten, die für die Bewertung der Auswirkungen der Maßnahmen und der erwarteten Kosten erforderlich sind. Die Umfrage lief vom 16. Mai bis zum 24. Juni 2022 und erhielt 59 Antworten.
- Zwischen Mai und August 2022 wurden 29 Interessenträgern gezielt befragt (darunter drei sondierende Befragungen im Februar 2022).
- Am 25. Oktober 2022 fand ein Treffen von Experten und Interessenträgern aus der Branche statt. 60 Teilnehmer, die 55 Organisationen vertraten, nahmen daran teil.

Die Konsultation der Interessenträger hat gezeigt, dass sie sich weitgehend darin einig sind, dass die Probleme und Ziele der Initiative für die Entwicklung des intermodalen Verkehrs von Bedeutung sind.

Die Konsultation zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase und die öffentliche Konsultation für alle konzentrierten sich auf das Problem auf einer höheren Ebene, wodurch die Umfrage und die Befragungen einen detaillierteren und systematischeren Ansatz zur Problemspezifikation und einem damit verbundenen Ziel für die Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr verfolgten. Ein gemeinsamer Aspekt in den

Rückmeldungen zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase war der Mangel an Klarheit bei der Definition in der derzeitigen Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr, während andere vorschlugen, den Schwerpunkt der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr neben dem Straßen- und Schienenverkehr stärker auf den Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehr zu legen.

Was die Problemdefinition anbelangt, so ergab die Konsultation, dass bei allen Interessenträgern ein recht breiter Konsens darüber besteht, dass der intermodale Verkehr in der EU ohne Unterstützung nur in einigen Situationen (63 von 95, 66 %) gegenüber dem reinen Straßenverkehr in der EU konkurrenzfähig ist. Die Terminalbetreiber waren noch pessimistischer, da drei von fünf der Meinung waren, dass der intermodale Verkehr ohne Unterstützung nie oder fast nie gegenüber dem reinen Straßenverkehr wettbewerbsfähig ist. Die überwiegende Mehrheit der Interessengruppen aus der Branche war sich darin einig, dass die mangelnde Preiswettbewerbsfähigkeit ein Hindernis für die Entwicklung des intermodalen Verkehrs darstellt, mit Ausnahme von Güterverkehrsorganisatoren (z. B. Logistikunternehmen, Spediteure, die hauptsächlich im Straßenverkehr tätig sind), die in dieser Hinsicht im Allgemeinen skeptischer sind.

Die Befragten nannten sechs Faktoren, die die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs im Vergleich zum reinen Straßenverkehr beeinträchtigen: Umschlagkosten (87 von 94; 93 %) und das Fehlen geeigneter Terminals in der Nähe (85 von 95; 89 %) wurden am öftesten genannt. Bezüglich beider Faktoren waren sich mindestens 75 % der Befragten jeder Art von Interessenträgern und jeder Unterkategorie der Branche einig, dass es sich dabei um relevante Faktoren handelt. 80 % der Befragten hielten die folgenden vier Faktoren für relevant, nämlich: bei Haus-zu-Haus-Beförderungen ist der Straßenverkehr günstiger als der intermodale Verkehr (78 von 94; 83 %); die Gewohnheit, ausschließlich den Straßenverkehr zu nutzen (78 von 94; 83 %); das Fehlen von geeigneten Dienstleistungsangeboten in nahe gelegenen Terminals (76 von 95; 80 %); und Verspätungen/längere Transitzeit im Vergleich zum reinen Straßenverkehr (73 von 92; 79 %). Jeweils mindestens die Hälfte der Befragten jeder Art von Interessenträgern und Unterkategorien der Branche hielt diese Faktoren für relevant, während nur 3 von 7 Organisatoren von Beförderungen der Ansicht waren, dass die Tatsache, dass der Straßenverkehr für Haus-zu-Haus-Beförderungen billiger als der intermodale/multimodale Verkehr ist, ein relevanter Faktor war.

80 von 100 Befragten (80 %) gaben an, dass es Unterschiede bei der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs in den einzelnen Mitgliedstaaten gibt, wobei gemeinsame Gründe die Unterschiede bei den verfügbaren Infrastrukturen und Dienstleistungen sowie Unterschiede bei der bereitgestellten Unterstützung waren.

26 von 49 Befragten stimmten in Bezug auf die Problemursachen eher oder voll und ganz der Aussage zu, dass die derzeitigen Kriterien für die Förderfähigkeit zu eng gefasst sind, da nur Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten abgedeckt sind, Ladeeinheiten eine Mindestgröße haben müssen, um Unterstützung zu erhalten, und für unterschiedliche Verkehrsträgerkombinationen unterschiedliche Fördervoraussetzungen gelten. Darüber hinaus waren 24 von 49 Umfrageteilnehmern der Ansicht, dass die derzeitigen Kriterien für die Förderfähigkeit nicht vollständig geeignet sind, um die Nutzung des intermodalen Verkehrs zu fördern und die externen Effekte zu verringern. 25 von 49 Umfrageteilnehmern und 15 von 29 Befragten waren der Ansicht, dass die derzeitige Definition für die Förderfähigkeit unterschiedliche Auslegungen zulässt.

18 von 49 Umfrageteilnehmern stimmten eher oder voll und ganz zu, dass eine empirische Grundlage zur Bestimmung des angemessenen Unterstützungsniveaus fehlt; die REFIT-Bewertung war bereits zu dem Schluss gekommen, dass es der Richtlinie über den

kombinierten Güterverkehr ein wirksamer Rahmen für die Marktübersicht fehlt, der es ermöglichen würde, Unterstützungsmaßnahmen entweder auf Ebene der EU oder der Mitgliedstaaten an die tatsächliche Situation anzupassen. 20 von 49 Umfrageteilnehmern unterstützten das Ziel, die Daten, die Analyse und die Berichterstattung über den Stand des intermodalen Verkehrs zu verbessern.

Der REFIT-Bewertung zufolge sind die in der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr festgelegten Unterstützungsmaßnahmen zur Steigerung der relativen Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs sehr begrenzt. 70 der 100 Antworten auf die öffentliche Konsultation stimmen darin überein, dass dies ein Problem ist, und 19 von 49 Teilnehmern an der Befragung der Interessenträger stimmten eher oder voll und ganz zu, dass die geringen, unwirksamen und ineffizienten Unterstützungsmaßnahmen ein Problem darstellen.

In der SSMS wird der Schluss gezogen, dass der multimodale Datenaustausch und das intelligente Verkehrsmanagement verbessert werden müssen, um die komplexen Regulierungs-, Verwaltungs- und Geschäftsvereinbarungen zu vereinfachen. Die Unternehmen nutzen unterschiedliche Systeme mit einer Vielzahl von Schnittstellen, Anforderungen an Datensätze und Semantik. 13 von 49 Teilnehmern an der Befragung der Interessenträger stimmten zu, dass es an Interoperabilität mangelt und dass die Fragmentierung der verschiedenen Systeme für den Datenaustausch ein großes Hindernis darstellt. Was die Betriebsineffizienz der Terminals betrifft, so hielten 37 von 100 Teilnehmern an der öffentlichen Konsultation die schlechte Qualität der Dienstleistungen in Terminals für einen Faktor, der die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs beeinträchtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Zur Untermauerung der Folgenabschätzung, die dem Vorschlag zugrunde liegt, wurde eine Studie von einem externen Auftragnehmer durchgeführt (Dezember 2021 – Juni 2023). Sie lieferte wertvolle Einblicke, insbesondere im Hinblick auf die Konzeption der politischen Optionen, die Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen sowie die Einholung der Ansichten der direkt betroffenen Interessenträger.

- **Folgenabschätzung**

Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen werden durch die Ergebnisse einer Folgenabschätzung gestützt. Der Ausschuss für Regulierungskontrolle der Kommission hat zu dem Folgenabschätzungsbericht [SWD(2023) 351] ursprünglich eine negative Stellungnahme [SEC(2023) 373] abgegeben. Anschließend wurde sie dem Ausschuss erneut vorgelegt und erhielt eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten. Die Empfehlungen des Ausschusses wurden berücksichtigt, und Anhang 1 des Folgenabschätzungsberichts enthält eine Zusammenfassung, wie dies geschehen ist.

In der Folgenabschätzung wurden fünf politische Optionen geprüft, um die festgelegten Ziele zu erreichen. Diese fünf Optionen betreffen alle die folgenden Aspekte:

- Abdeckung eines breiteren Spektrums von Beförderungen unter wirksamen Bedingungen zur Einhaltung der Vorschriften
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch einen Unterstützungsrahmen
- Transparenz, Zusammenarbeit und Vereinfachung hinsichtlich des Marktzugangs
- Verbesserung der Berichterstattung und der Informationen über das Funktionieren des Marktes.

Option A ist die Option mit der geringsten Intervention auf EU-Ebene. Sie findet auf den gesamten intermodalen Verkehr innerhalb der EU Anwendung. Die Förderfähigkeit würde auf einer breiteren Palette externer Effekte beruhen und Einsparungen in Höhe von mindestens 40 % der externen Kosten erfordern, wobei eine Methodik auf der Grundlage der Einheitswerte des Handbuchs über die externen Kosten des Verkehrs³⁵ festgelegt wird. Die Leitlinien für Berechnungen würden in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt³⁶. Die zum Nachweis der Förderfähigkeit vorzulegenden Daten würden überprüft und mit eFTI-Plattformen verknüpft³⁷. Die derzeitige zweijährliche Berichtspflicht der Kommission würde durch eine Aufforderung an die Mitgliedstaaten ersetzt, regelmäßige Analysen und strategische Planungen für nachhaltige Verkehrsträger durchzuführen, um eine angemessene Unterstützung zu wählen. Die politische Option PO-A verpflichtet die Mitgliedstaaten zwar nicht dazu, Unterstützung zu leisten, bietet jedoch ein Instrumentarium mit vordefinierten Unterstützungsinstrumenten zur Auswahl. Im Hinblick auf Terminaltransparenz und Zusammenarbeit würden gemeinsame Transparenzvorschriften für Terminals mit einem Durchführungsrechtsakt eingeführt.

Option B ist die Option, bei der Verpflichtungen auf EU-Ebene mit der Flexibilität zur Berücksichtigung spezifischer nationaler Gegebenheiten kombiniert werden. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Unterstützung des intermodalen Verkehrs, räumt ihnen jedoch die Freiheit ein, unter den verschiedenen im Instrumentarium aufgeführten Unterstützungsinstrumenten zu wählen, um die Herausforderungen in den nationalen Verkehrssystemen zu bewältigen. Diese Option ist in drei Unteroptionen mit unterschiedlichen Anwendungsbereichen und Fördervoraussetzungen unterteilt. Die Politikoptionen B1 und B2a gelten für alle intermodalen Beförderungen innerhalb der EU, während Option B2b nur für grenzüberschreitende Beförderungen innerhalb der EU gilt. Bei Option B1 basiert die Förderfähigkeit auf Treibhausgaseinsparungen mit einem Schwellenwert von 25 %, der nach der Methodik des gemeinsamen EU-Rahmens für die Erfassung von Treibhausgasemissionen in den Bereichen Verkehr und Logistik (Vorschlag „CountEmissions EU“) berechnet wird. Bei den Optionen B2a und B2b basiert die Förderfähigkeit auf einer breiteren Palette externer Effekte mit einem erforderlichen Einsparschwellenwert von 40 % wie bei Option A. Bei allen Unteroptionen der Option B würden die zum Nachweis der Förderfähigkeit vorzulegenden Daten überprüft und mit eFTI-Plattformen verknüpft. Für die Marktanalyse und Berichterstattung würden sich alle Unteroptionen der politischen Option B auf die derzeitige Verpflichtung der Kommission stützen, alle fünf Jahre mit Unterstützung der Mitgliedstaaten und unter Verwendung spezieller Marktanalysen Berichte zu erstellen. Bei allen Unteroptionen der Option B wären die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Senkung der Gesamtkosten zu erreichen und die technologische Modernisierung voranzutreiben, wobei sie aus einem Instrumentarium auswählen können, um ihre Unterstützung innerhalb der vorgegebenen Grenzen an die nationalen Gegebenheiten anzupassen. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Inbetriebnahme neuer intermodaler Strecken zu erleichtern. Alle Unteroptionen der politischen Option B würden regulatorische Begünstigungen beinhalten, wodurch förderfähige auf Straßenabschnitten durchgeführte Beförderungen von nationalen

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Um einen hinreichend genauen Vergleich der Beförderungen zu gewährleisten, wäre es notwendig, das Handbuch unter Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse regelmäßig zu aktualisieren. Darüber hinaus muss für Kohärenz und Komplementarität mit dem bevorstehenden CEEU gesorgt werden.

³⁷ Plattformen für den elektronischen Datenaustausch zwischen Unternehmen und Behörden (Business-to-Authorities – B2A) gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056.

Fahrverboten ausgenommen würden. Im Hinblick auf Terminaltransparenz und Zusammenarbeit sind die Maßnahmen dieselben wie bei Option A.

Option C sieht die stärksten Eingriffe auf EU-Ebene vor. Sie findet auf den gesamten Verkehr innerhalb der EU Anwendung. Die Förderfähigkeit ist die gleiche wie bei der politischen Option A und den Unteroptionen der politischen Option B2, und beruht auf einer breiteren Palette externer Effekte mit einem Schwellenwert von 40 %. Wie bei anderen Optionen würden die zum Nachweis der Förderfähigkeit vorzulegenden Daten überprüft und mit eFTI-Plattformen verknüpft. Die zweijährliche Berichtspflicht der Kommission würde durch die Verpflichtung der Mitgliedstaaten ersetzt, regelmäßige Analysen und strategische Planungen durchzuführen, die das gesamte Verkehrssystem abdecken und auch verkehrsträgerübergreifende Analysen umfassen. In Bezug auf Unterstützungsinstrumente verpflichtet sie die Mitgliedstaaten zu einer harmonisierten Unterstützung, um die Kosten der förderfähigen Beförderungen bzw. des förderfähigen Teils der Beförderungen, die in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, auf ein Niveau zu senken, das die Nutzung des intermodalen Verkehrs begünstigt. Diese Förderhöhe wird auf 10 % der gesamten Haus-zu-Haus-Kosten der Beförderung für den Verloader geschätzt. Darüber hinaus würde diese Option eine harmonisierte regulatorische Begünstigung umfassen, wodurch förderfähige auf Straßenabschnitten durchgeführte Beförderungen von nationalen Fahrverboten ausgenommen würden. Option C würde ferner die Festlegung eines definierten Datensatzes erfordern und die Verwendung gemeinsamer Datensätze und Datenaustauschprotokolle vorschreiben. Die Maßnahmen zur Terminaltransparenz sind dieselben wie bei den Optionen A und B.

Auf der Grundlage der Bewertung stellt sich die Option B2a als bevorzugte Option heraus. Das Ziel wird dadurch erreicht, dass die größtmögliche Verkehrsverlagerung und Einsparungen bei den externen Kosten mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis sichergestellt werden, aber gleichzeitig auch Kohärenz gewährleistet ist und die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Subsidiarität eingehalten werden.

Es wird erwartet, dass die bevorzugte Option zu erheblichen wiederkehrenden Einsparungen bei den Verwaltungskosten für Unternehmen führen wird, die in der intermodalen Verkehrsbranche tätig sind. Die wiederkehrenden Kosteneinsparungen für im intermodalen Verkehr tätige Unternehmen durch die Nutzung elektronischer Daten und eFTI-Plattformen werden auf 430 Mio. EUR pro Jahr geschätzt. Gleichzeitig würden den Terminals Verwaltungskosten für die Aktualisierung der auf ihrer Website zu veröffentlichenden Informationen entstehen. Die wiederkehrenden Jahresdurchschnittskosten für alle Terminals im Zeitraum 2025-2035 werden auf rund 6100 EUR geschätzt. Die Einsparungen bei den Verwaltungskosten überwiegen bei Weitem die vernachlässigbaren Kosten, und die Nettoeinsparungen bei den Verwaltungskosten für Unternehmen werden auf 430 Mio. EUR jährlich geschätzt.

Um sicherzustellen, dass das Subsidiaritätsprinzip über das Ergebnis der Folgenabschätzung hinausgeht, wird den Mitgliedstaaten bei der Wahl der von ihnen durchzuführenden Maßnahmen völlige Flexibilität eingeräumt, während sie trotzdem das Ziel einer Kostensenkung von 10 % erreichen müssen. Um fundierte Entscheidungen zu treffen und die Ziele zu erreichen, sieht die bevorzugte Option eine Verpflichtung für jeden Mitgliedstaat vor, seine bestehenden und potenziellen Maßnahmen zu bewerten und alle Maßnahmen in einem einzigen nationalen Strategierahmen zu konsolidieren. Dies ist ähnlich, aber weniger anspruchsvoll als eine Verpflichtung zur Analyse verkehrsträgerübergreifender Strategien im Rahmen der politischen Option PO-C. Es wird davon ausgegangen, dass sie nur geringe Auswirkungen auf die Kosten hat (zusätzliche einmalige Kosten von bis zu 1,1 Mio. EUR plus laufende Kosten von 1,6 Mio. EUR alle fünf Jahre). Die Rangfolge der Optionen und die

Wahl der bevorzugten politischen Option werden durch diese Änderungen nicht nennenswert beeinflusst.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Durch den Vorschlag entstehen Nettokosten in Höhe von 2 Mio. EUR für den Unionshaushalt im Zeitraum 2025-2050. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt werden in dem Finanzbogen, der diesem Vorschlag beigefügt ist, ausführlicher beschrieben.

Die Auswirkungen auf den Haushalt über den derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) hinaus werden in Form eines indikativen Überblicks beschrieben, ohne dass der künftigen MFR-Vereinbarung vorgegriffen wird.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderung ihre nationalen Strategierahmen anzunehmen und zu veröffentlichen, wobei bestehende und neue Maßnahmen, die sich auf den intermodalen Verkehr auswirken, zusammengefasst werden; danach ist alle fünf Jahre eine Bewertung der Auswirkungen ihrer nationalen Strategierahmen vorzunehmen. Sie müssen der Kommission ihre nationalen Strategierahmen sowie die Ergebnisse ihrer Bewertungen mitteilen.

Die Kommission wird die Umsetzung, die Ergebnisse und die Auswirkungen dieses Vorschlags durch Berichtspflichten im Rahmen dieses Vorschlags verfolgen. Ein Jahr vor der Anwendung der Richtlinie wird sie die Ausgangslage auf dem Markt festlegen und danach – fünf Jahre nach Anwendung der Richtlinie und danach ebenfalls alle fünf Jahre – einen Bericht über die wirtschaftliche Entwicklung des intermodalen Verkehrs in der EU erstellen. Sie wird bei der Erhebung der erforderlichen Informationen durch die Mitgliedstaaten und durch aggregierte Daten von eFTI-Plattformen unterstützt. Die Berichte werden sich insbesondere mit dem Umfang des intermodalen Verkehrs in der EU, den wichtigsten intermodalen Verkehrskorridoren, den Haupthindernissen für eine stärkere Nutzung des intermodalen Verkehrs, der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs im Vergleich zum reinen Straßenverkehr (einschließlich einer Analyse der von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen Strategierahmen bereitgestellten Unterstützung) und der Entwicklung der Terminalkapazität befassen.

Spätestens nach zehn Jahren wird die Kommission prüfen, ob es angemessen ist, die Unterstützungsregelung im Rahmen dieser Richtlinie beizubehalten.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Titel der Richtlinie wird angepasst, um dem erweiterten Anwendungsbereich Rechnung zu tragen, indem die Formulierung „zwischen Mitgliedstaaten“ gestrichen und „kombinierter Güterverkehr“ durch „intermodaler Güterverkehr“ ersetzt wird.

Artikel 1 der Änderungsrichtlinie sieht folgende Änderungen der Richtlinie 92/106/EWG vor:

- *In Artikel 1 der geltenden Richtlinie wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie über den kombinierten Verkehr festgelegt, indem Bedingungen festgelegt wurden, die*

erfüllt sein müssen, um für den Unterstützungsrahmen im „kombinierten Verkehr“ in Betracht zu kommen. Um Klarheit zu schaffen, werden in die überarbeitete Richtlinie zwei Artikel eingefügt, in denen der Anwendungsbereich (Artikel 1a) und Begriffsbestimmungen (Artikel 1b) beschrieben werden, gefolgt von einem neuen Artikel 1c, in dem die neuen Bedingungen für die Einstufung von Beförderungen als „kombinierter Verkehr“ festgelegt sind.

- *Artikel 2 wird durch eine aktualisierte Formulierung ersetzt, um das redundante Zieldatum im Jahr 1993 zu streichen.*
- *Artikel 3 wird durch aktualisierte Voraussetzungen für den Nachweis der Einhaltung ersetzt.*
- *Artikel 3a wird eingefügt, mit dem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, nationale Strategierahmen zur Förderung des intermodalen Verkehrs anzunehmen, zu veröffentlichen, umzusetzen und zu bewerten.*
- *Artikel 5 wird durch eine aktualisierte Formulierung über die Berichterstattung der Kommission ersetzt.*
- *Artikel 6 Absatz 1 wird durch eine aktualisierte Formulierung ersetzt, um die Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen zu gewährleisten.*
- *Artikel 7 wird aufgehoben.*
- *Artikel 9 wird durch eine neue Formulierung ersetzt, um veraltete Verweise zu aktualisieren und die Sprache zu vereinfachen.*
- *Es wird ein Artikel 9a eingefügt, der die Verpflichtung enthält, die auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken des kombinierten Verkehrs von nationalen Wochenend- und Feiertagsfahrverboten auszunehmen.*
- *Artikel 9b wird eingefügt, um Transparenzanforderungen für intermodale Güterterminals festzulegen.*
- *Artikel 9c wird eingefügt, um die Bedingungen festzulegen, unter denen der Kommission im Rahmen dieser Richtlinie Befugnisse übertragen werden.*
- *Artikel 9d wird eingefügt, um das Ausschussverfahren für die Wahrnehmung der Befugnis zum Erlass von Durchführungsrechtsakten durch die Kommission festzulegen.*
- *Artikel 10 wird aufgehoben.*
- *Es wird ein Anhang mit einer indikativen Liste der Unterstützungsmaßnahmen gemäß Artikel 3a eingefügt.*

Mit Artikel 2 der Änderungsrichtlinie wird die Verordnung (EU) 2020/1056 geändert, um eine Verpflichtung für eFTI-Plattformen einzuführen, eine Funktion für die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten über das jährliche Volumen des kombinierten Verkehrs bereitzustellen.

Artikel 3 der Änderungsrichtlinie legt die Verpflichtung zur Umsetzung und zum Aufschub der Anwendung fest.

In Artikel 4 der Änderungsrichtlinie ist das Datum des Inkrafttretens und der Anwendung dieser Richtlinie festgelegt.

In Artikel 5 der Änderungsrichtlinie sind die Adressaten festgelegt.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen
Unterstützungsrahmens 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf
Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates³ zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Für den Verkehrssektor bedeutet dies, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % zu senken. Um ihre Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, muss die Union – wie im REPowerEU-Paket⁴ hervorgehoben – auch ihre Energieeffizienz verbessern und – wie im Null-Schadstoff-Aktionsplan⁵ vorgesehen – zu einem umweltfreundlicheren Verkehr übergehen, um die Luftverschmutzung und die Lärmbelastigung zu verringern.

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

³ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „REPowerEU-Plan“ (COM(2022) 230 final).

⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ (COM(2021) 400 final).

- (2) Der intermodale Verkehr kombiniert die bessere Umweltleistung und Energieeffizienz des Schienen- und Schiffsverkehrs mit der Zugänglichkeit und Flexibilität des Straßenverkehrs und ist daher von entscheidender Bedeutung für eine stärkere Nutzung des Schienen- und Schiffsgüterverkehrs. Er ermöglicht auch eine effizientere Aufteilung der Transportmengen auf die Verkehrsträger und verringert wirksam jene externen Kosten des Straßenverkehrs, die schwer vollständig internalisiert werden können, insbesondere Verkehrsüberlastung und Unfälle. Die derzeitigen Transportkosten spiegeln jedoch die negativen Auswirkungen der verschiedenen Verkehrsträger noch nicht in vollem Umfang wider, was die wirksame Verringerung dieser Auswirkungen durch die Nutzung nachhaltigerer Güterverkehrsoptionen behindert.
- (3) Mit der Richtlinie 92/106/EWG des Rates⁶ wurde ein Rahmen zur Unterstützung der Entwicklung des intermodalen Verkehrs, und insbesondere des kombinierten Verkehrs, geschaffen. Die Richtlinie unterstützt Beförderungen im intermodalen Verkehr, der in Konkurrenz zum unimodalen Straßenverkehr steht, und es handelt sich dabei um den wichtigsten Gesetzgebungsakt der Union, um Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf emissionsarme Verkehrsträger wie Binnenschifffahrt, Kurzstreckenseeverkehr und Schiene zu schaffen. Die Richtlinie 92/106/EWG trug zwar zur Weiterentwicklung der Unionspolitik im Bereich der Verkehrsverlagerung bei, doch ihr begrenzter Anwendungsbereich, unzureichende Unterstützung und Mängel bei der Umsetzung haben ihre Wirksamkeit verringert. Daher muss sichergestellt werden, dass Beförderungen im intermodalen Verkehr in der Union, die die externen Kosten senken, indem sie im Vergleich zum Straßenverkehr umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter sind und weniger Verkehrsüberlastungen verursachen, für die Verlagerer attraktiv werden.
- (4) Nur Beförderungen im intermodalen Verkehr, bei denen eine wirtschaftlich sinnvolle Alternative im unimodalen Straßenverkehr besteht, führen zu Einsparungen bei den externen Kosten. Intermodale Beförderungen zwischen Inseln und dem Festland haben keine Alternative im Straßenverkehr, doch können Einsparungen bei den externen Kosten durch eine veränderte Streckenführung mit längeren Teilstrecken im Kurzstreckenseeverkehr oder durch andere Teilstrecken im Kurzstreckenseeverkehr erzielt werden, wenn diese eine Kombination mit dem Schienen- und Binnenschiffsverkehr ermöglichen.
- (5) Etwa ein Fünftel der Beförderungen im intermodalen Verkehr wird ausschließlich innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats durchgeführt. Die negativen Auswirkungen des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs, insbesondere Treibhausgasemissionen und Verkehrsüberlastung, sind jedoch über die nationalen Grenzen der Mitgliedstaaten hinaus spürbar. Zur Sicherstellung der Gleichbehandlung aller Beförderungen, die zur Verringerung der externen Kosten beitragen, müssen daher auf Unionsebene Anreize sowohl für grenzüberschreitende als auch für innerstaatliche Beförderungen im intermodalen Verkehr, einschließlich verschiedener Kombinationen zwischen Verkehrsträgern, geschaffen werden.
- (6) Für die Entwicklung des intermodalen Verkehrs ist die Verfügbarkeit von Umschlagterminals unerlässlich. Unterstützungsmaßnahmen zur Steigerung der Terminalkapazität sollten jedoch nicht unter diese Richtlinie fallen, da sie in [Verweis

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

auf die überarbeitete TEN-V-Verordnung einfügen, über die derzeit von den gesetzgebenden Organen verhandelt wird] enthalten sind.

- (7) Inwieweit die sich aus der Richtlinie 92/106/EWG ergebenden Vorteile in Anspruch genommen werden können, hängt von den Beschränkungen der Streckenlänge bei den verschiedenen Teilen der Beförderung ab. Dieser Ansatz zur Definition von „Beförderungen im kombinierten Verkehr“ trägt nicht ausreichend dazu bei, das Ziel der Verringerung der externen Kosten zu erreichen, da er nicht zielgerichtet genug ist. Darüber hinaus spiegelt er die Bedingungen und Umstände in verschiedenen Regionen nicht objektiv wider und lässt die Merkmale der Umweltleistung der tatsächlichen Beförderung außer Acht, z. B. den Fahrzeugtyp und den verwendeten Kraftstoff. Daher sollte die gewährte Unterstützung nur für Beförderungen im intermodalen Verkehr gelten, die ausreichende Einsparungen bei den externen Kosten gewährleisten und eine optimierte Nutzung des Verkehrsnetzes ermöglichen. Um solche Beförderungen zu erfassen, sollte bei Beförderungen im intermodalen Verkehr ein Schwellenwert für die Einsparungen bei externen Kosten festgelegt werden, der Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Verletzungen und Todesfälle, Lärm und Verkehrsüberlastung beinhaltet, um den Vergleich zu einer wirtschaftlich tragfähigen alternativen Beförderung im unimodalen Straßenverkehr ziehen zu können. Der Schwellenwert sollte allen Kombinationen von Verkehrsträgern zugutekommen und gleichzeitig sicherstellen, dass der Schienenverkehr, Binnenwasserstraßen und der Kurzstreckenseeverkehr einen wesentlichen Teil einer intermodalen Beförderung ausmachen. Darüber hinaus müssen bei der Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten die externen Kosten aller Bestandteile der Beförderung im intermodalen Verkehr berücksichtigt werden, um einen fairen Vergleich mit anderen Verkehrsoptionen zu ermöglichen.
- (8) Im Falle von Beförderungen, die außerhalb der Union beginnen oder enden (oder beides) oder die in der Union beginnen und enden, aber durch ein Drittland führen, sollte der in der Union stattfindende Teil dieser Beförderung im intermodalen Verkehr in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, wenn er die in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen erfüllt, da er eine Verkehrsverlagerung innerhalb der Union mit sich bringt.
- (9) Die Beförderungen im intermodalen Verkehr können sich hinsichtlich der Kombination von Verkehrsträgern und der Anzahl der verschiedenen Beförderungsteile, einschließlich der unterschiedlichen Anzahl der Teilstrecken, erheblich voneinander unterscheiden. Beförderungen im kombinierten Verkehr, die im Rahmen dieser Richtlinie unterstützt werden, könnten entweder eine oder zwei Teilstrecken auf der Straße sowie eine oder mehrere nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken umfassen. Da keine der verschiedenen Teilstrecken im kombinierten Verkehr ohne die anderen Teilstrecken zurückgelegt würde, und im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs, stellt eine Beförderung vom Verloader zum Endabnehmer eine einzige untrennbare Beförderung dar⁷. Daher würden Hindernisse für einen Teil der intermodalen Beförderung die Durchführbarkeit der gesamten intermodalen Beförderung beeinträchtigen und somit zu einer verstärkten Nutzung des unimodalen Straßenverkehrs führen.
- (10) Für die Verfolgung intermodaler Ladeeinheiten entlang der intermodalen Transportkette mit dem Ziel, jene Beförderungen im intermodalen Verkehr festzulegen, für die der Unterstützungsrahmen gemäß dieser Richtlinie in Anspruch

⁷ Urteil vom 7. Mai 1991, Kommission/Italien (C-45/89, Slg. 1991, S. I-2053), ECLI:EU:C:1991:185.

genommen werden kann, ist es wesentlich, dass die bei all diesen Beförderungen verwendeten intermodalen Ladeeinheiten bestehende und weitverbreitete Systeme zur Identifizierung und Kennzeichnung verwenden. Eine standardisierte Identifizierung dürfte auch den Umschlag intermodaler Ladeeinheiten in Terminals beschleunigen und die Beförderung im intermodalen Verkehr erleichtern.

- (11) Bei Containertransporten kann es erforderlich sein, einen leeren Container vor oder nach seiner Verwendung für eine Beförderung im intermodalen Verkehr in einem Containerlager abzuholen oder zurückzugeben. Werden solche Fahrten zu den Lagern mit zugeteilten leeren Containern durchgeführt und fallen sie unter den Beförderungsvertrag der Beförderung im intermodalen Verkehr – oder eines Teils davon –, so sollten sie ebenfalls als wesentlicher Bestandteil einer Beförderung im intermodalen Verkehr betrachtet werden.
- (12) Um sicherzustellen, dass der durch diese Richtlinie geschaffene Unterstützungsrahmen nur für Beförderungen im intermodalen Verkehr genutzt wird, die für eine Förderung in Betracht kommen, muss überprüft werden können, ob jede Beförderung die im Unterstützungsrahmen festgelegten Bedingungen erfüllt. Moderne digitale Instrumente können die Einsparungen bei den externen Kosten berechnen und bei der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften helfen. Hierfür bieten die gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ eingerichteten Plattformen für digitale Verkehrsdaten (im Folgenden „eFTI-Plattformen“) ein geeignetes Instrument, da sie darauf ausgelegt sind, die benötigten gesetzlichen Informationsanforderungen einschließlich der Berechnung der Einsparungen bei den externen Kosten aufzunehmen. Daher sollte die Nutzung einer eFTI-Plattform für alle Beförderungen, die den Unterstützungsrahmen in Anspruch nehmen möchten, verpflichtend sein.
- (13) Eine gemeinsame harmonisierte Berechnungsmethode mit Referenzwerten für externe Kosten oder Quellen solcher Referenzwerte muss festgelegt und regelmäßig aktualisiert werden, um mit der Entwicklung der Wissens- und Faktengrundlagen Schritt zu halten. Daher sollte die genaue Methodik im Wege eines Durchführungsrechtsakts festgelegt werden, wobei die Berechnung im Einklang mit den Einheitswerten erfolgt, die im Handbuch über die externen Kosten des Verkehrs⁹ in der jeweils geltenden Fassung festgelegt sind.
- (14) Die erforderlichen Beförderungsinformationen sollten vor Beginn einer Beförderung auf eFTI-Plattformen erfasst werden und rein auf die Daten und Berechnungen beschränkt sein, die für den Nachweis der Einhaltung erforderlich sind. Um Verwaltungsaufwand zu vermeiden, sollten von den zuständigen nationalen Behörden keine zusätzlichen Informationen für die Kontrolle der Einhaltung angefordert werden.
- (15) Damit die Kommission ihren Berichtspflichten gemäß dieser Richtlinie nachkommen kann, sollten ihr bestimmte Daten über Beförderungen im kombinierten Verkehr, die auf eFTI-Plattformen erfasst werden, jährlich in aggregierter Form zur Verfügung gestellt werden.

⁸ Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Handbook on the external costs of transport (Handbuch über die externen Kosten des Verkehrs). Europäische Kommission. Version 2019 – 1.1, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, ISBN 978-92-76-18184-2.

- (16) Der intermodale Verkehr kann auf längeren Strecken mit dem unimodalen Straßenverkehr preislich wettbewerbsfähig sein, da die Transportkosten bei anderen Verkehrsträgern als dem Straßenverkehr in der Regel niedriger sind. Bei mittleren und kürzeren Entfernungen entscheiden sich Verlagerer und Organisator der Beförderung aufgrund des Wettbewerbsdrucks jedoch oft für den unimodalen Straßenverkehr, da die niedrigeren Transportkosten pro Einheit bei solch kürzeren Entfernungen nicht zur Kompensation der zusätzlichen Organisations- und Umschlagskosten ausreichen, die sich daraus ergeben, dass der intermodale Verkehr mehrere Verkehrsträger umfasst. Bei mittleren Entfernungen beträgt dieser Unterschied bei der Kostenwettbewerbsfähigkeit durchschnittlich 10 %. Um eine rasche Zunahme in der Nutzung des intermodalen Verkehrs auf mittleren Entfernungen zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten daher ihre nationale Politik anpassen und die erforderlichen regulatorischen und nicht regulatorischen Maßnahmen ergreifen, die die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs verbessern.
- (17) Einige Mitgliedstaaten verfolgen eine nationale Politik zur Förderung des intermodalen Schienen-, Binnenschiffs- oder Kurzstreckenseeverkehrs, um die Kostendifferenz zwischen dem Straßenverkehr und alternativen Verkehrsoptionen zu verringern. Diese politischen Maßnahmen im Bereich der Verkehrsträger sind jedoch nicht immer zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern oder den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Darüber hinaus gibt es in einigen Mitgliedstaaten keinerlei Unterstützungsmaßnahmen. Die durch unkoordinierte Vorgehensweise verursachte Fragmentierung schwächt die Wirksamkeit der bestehenden Unterstützungsmaßnahmen und führt zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und den Mitgliedstaaten. Daher sollten alle Mitgliedstaaten nationale Strategierahmen festlegen und umsetzen, um die Nutzung des intermodalen Verkehrs zu fördern, wobei das Potenzial jeder Kombination von Verkehrsträgern sowie die Wechselwirkungen aller Verkehrsträger umfassend zu berücksichtigen sind; Die Mitgliedstaaten sollten die Wirksamkeit und Relevanz der nationalen Maßnahmen regelmäßig neu bewerten.
- (18) Die nationalen Strategierahmen sollten die in den Mitgliedstaaten bestehenden und geplanten nationalen regulatorischen und nicht regulatorischen Maßnahmen umfassen, die sich auf die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs auswirken, wie z. B. regulatorische Ausnahmen oder bevorzugte Behandlungen; Gebühren, Steuern und sonstige Abgaben, einschließlich der Gebühren für Infrastruktur, externe Kosten und Verkehrsüberlastung sowie Gebühren für den unimodalen Straßengüterverkehr; und Unterstützungsregelungen für den Güterverkehr, die für einzelne Verkehrsträger oder den intermodalen Verkehr gelten, einschließlich solcher, die für den unimodalen Straßengüterverkehr oder bestimmte Teile davon gelten. Die Unterstützungsmaßnahmen sollten gleichermaßen für alle Beförderungen gelten, die die Voraussetzungen für die Einstufung als Beförderungen im kombinierten Verkehr erfüllen. Erforderlichenfalls sollten die Mitgliedstaaten durch Konsultationen oder gemeinsame Strategierahmen mit anderen benachbarten Mitgliedstaaten zusammenarbeiten. Die Koordinierung dieser nationalen Strategierahmen und deren Kohärenz auf Unionsebene sollten durch Marktanalysen und Berichterstattung durch die Kommission unterstützt werden.
- (19) Damit intermodale Beförderungen auf mittleren Entfernungen gegenüber unimodalen Beförderungen auf der Straße wettbewerbsfähig werden und die Verlagerer dazu motiviert werden, ihre Beförderungen auf den intermodalen Verkehr zu verlagern, sollten die nationalen Strategierahmen dazu beitragen, die Gesamtkosten von Haus-zu-

Haus-Beförderungen im intermodalen Verkehr mittelfristig um mindestens 10 % zu senken. Um eine solche Verringerung zu erreichen, können die Maßnahmen rechtliche, wirtschaftliche, steuerliche oder administrative Anpassungen und Vorkehrungen umfassen. Die Mitgliedstaaten können die gemäß der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ erzielten Einnahmen für die unter diese Richtlinie fallenden Beförderungen im intermodalen Verkehr verwenden. Vorbehaltlich der für spezifische Programme geltenden Vorschriften kann die Unterstützung auch aus bestehenden Finanzierungsinstrumenten der Union finanziert werden.

- (20) Um die Nutzung des intermodalen Verkehrs zu ermöglichen, ist es darüber hinaus wichtig, Investitionen gezielt zu unterstützen, die zu einer notwendigen Modernisierung intermodaler Technologien beitragen. Diese Unterstützung kann den technologischen Bedarf in Terminals oder von allen am intermodalen Verkehr beteiligten Verkehrsträgern betreffen.
- (21) Wenn es keine anderen Verbindungen als die Straße zwischen bestimmten Terminals oder in deren Nähe gibt, könnte eine „Starthilfe“ für die Eröffnung neuer intermodaler Verbindungen erforderlich sein, da die Nachfrage nach Diensten in der Anfangsphase möglicherweise nicht ausreicht, um die Rentabilität dieser Dienste zu gewährleisten.
- (22) Die Mitgliedstaaten können staatliche Beihilfen einführen, um die Ziele des europäischen Grünen Deals und des Klimagesetzes zu erreichen, sofern diese Maßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.
- (23) In den nationalen Strategierahmen eingeführte Unterstützungsmaßnahmen könnten staatliche Beihilfen darstellen. Wenn ein Mitgliedstaat in seinem nationalen Strategierahmen Maßnahmen festlegt, sollte er prüfen, ob eine dieser Maßnahmen eine staatliche Beihilfe darstellt; die Festlegung der Maßnahmen gilt unbeschadet der Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV. Handelt es sich bei einer Maßnahme um eine staatliche Beihilfe, so gelten die verfahrens- und materiellrechtlichen Vorschriften für staatliche Beihilfen. Es wird davon ausgegangen, dass die Prüfung der Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 108 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der Kommission fällt.
- (24) Um sicherzustellen, dass praktische Informationen über die von den Mitgliedstaaten eingeführten verfügbaren Unterstützungsmaßnahmen für alle Marktteilnehmer in der Union öffentlich leicht und kostenlos zugänglich sind, sollten sie auf einer speziellen Webseite an einer zentralen Stelle zugänglich gemacht werden, damit Unternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen organisieren, sie dort leicht finden können.
- (25) Es ist wichtig, einen Überblick über die Marktentwicklungen und die Auswirkungen der Unterstützungsmaßnahmen auf die Nutzung des intermodalen Verkehrs zu haben. Ein solcher Marktüberblick sollte die Vergleichbarkeit in der gesamten Union gewährleisten. Die Kommission sollte daher mit Unterstützung der Mitgliedstaaten weiterhin über die Marktentwicklungen Bericht erstatten. Ein solcher Bericht sollte zunächst die Ausgangsbasis für die Kostenwettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs mit dem Straßenverkehr festlegen und danach alle fünf Jahre erstellt werden, damit den Unterstützungsmaßnahmen genügend Zeit eingeräumt wird, ihre Wirkung zu entfalten.

¹⁰ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (26) Entsprechende Rechtsvorschriften auf Unionsebene, die sich mit speziellen Situationen im intermodalen Verkehr befassen, können die Nutzung und Effizienz des intermodalen Verkehrs unterstützen. Für eine effiziente Nutzung der Terminalkapazitäten und der nicht straßengebundenen Kapazitäten ist es wichtig, dass der Betrieb von Terminals und der nicht straßengebundene Verkehr nicht durch vorübergehende Fahrbeschränkungen auf Teilstrecken auf der Straße behindert wird.
- (27) Um den leichten Zugang zu Informationen über Dienste und Einrichtungen, die in intermodalen Umschlagterminals zur Verfügung stehen, für alle Betreiber und Organisatoren von Beförderungen in der Union sicherzustellen, sollten diese Informationen von den Terminalbetreibern auf ihrer Webseite kostenlos veröffentlicht werden. Um einen Rahmen für die Bestimmung des Dienstleistungsumfangs bei intermodalen Umschlagterminals in der Union zu schaffen, sollte eine detaillierte Liste dieser Informationen in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt werden.
- (28) Die Vergleichbarkeit des Dienstleistungsumfangs in verschiedenen Terminals in der Union sollte durch die Festlegung einer Kategorisierung für intermodale Umschlagterminals erfolgen. Eine solche Kategorisierung sollte übermäßige Komplexität und Belastungen vermeiden und daher auf bereits veröffentlichten Informationen beruhen.
- (29) Eine gezielte Unterstützung des intermodalen Verkehrs ist nur erforderlich, bis der Marktpreis die Gesamtkosten der verschiedenen Beförderungsvorgänge für die Gesellschaft angemessen widerspiegelt. Daher sollte nach zehn Jahren überprüft werden, ob eine solche Unterstützung nach wie vor erforderlich ist und, wenn ja, wie sie gegebenenfalls angepasst werden muss.
- (30) Um die Durchführung dieser Richtlinie zu ermöglichen, sollten eFTI-Plattformen Funktionen zur Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und zur Erhebung aggregierter Daten bereitstellen.
- (31) Um dem technischen Charakter bestimmter Anforderungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um dieser Richtlinie die Liste weiterer Daten für die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten einer Beförderung im intermodalen Verkehr, die für den Nachweis der Einhaltung dieser Richtlinie erforderlich sind, sowie Vorschriften für die Bereitstellung der jährlichen aggregierten Daten über Beförderungen im kombinierten Verkehr für Marktanalysen hinzuzufügen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden¹¹. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (32) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere der detaillierten Vorschriften für die Berechnung der externen Kosten, der Liste der vorab festgelegten alternativen Strecken für intermodale

¹¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Beförderungen bei Insel- und Festlandverbindungen und der Informationen über die in Terminals verfügbaren Dienstleistungen und zur Einstufung von Terminals, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² *ausgeübt* werden.

- (33) Ziel dieser Richtlinie ist es, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger weiter zu fördern, um die externen Kosten des Verkehrssystems der Union zu senken. Da der intermodale Verkehr in erster Linie grenzüberschreitender Natur ist und die Infrastrukturen miteinander verknüpft sind, kann dieses Ziel von den einzelnen Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, sondern ist vielmehr auf Unionsebene besser zu verwirklichen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (34) Um die Fortsetzung nahtloser grenzüberschreitender Beförderungsvorgänge in der Union zu ermöglichen, sollte die Anwendung der für die Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften aufgeschoben werden, bis eFTI-Plattformen verfügbar sind. Diese aufgeschobene Anwendung sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Frist für die Umsetzung in nationales Recht unberührt lassen.
- (35) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten¹³ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (36) Die Richtlinie 92/106/EWG und die Verordnung (EU) 2020/1056 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 92/106/EWG

Die Richtlinie 92/106/EWG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:
„Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung eines Unterstützungsrahmens für Beförderungen im intermodalen Güterverkehr“;
2. Artikel 1 wird gestrichen.

¹² Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

3. Folgende Artikel 1a, 1b und 1c werden eingefügt:

„Artikel 1a

Mit dieser Richtlinie wird ein Unterstützungsrahmen für Beförderungen im intermodalen Verkehr festgelegt, die ganz oder teilweise im Gebiet der Union durchgeführt werden. Außerdem enthält sie Vorschriften über Transparenzanforderungen für intermodale Umschlagterminals.

Artikel 1b

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. ‚Beförderung im intermodalen Verkehr‘ die Beförderung einer einzelnen intermodalen Ladeinheit zwischen ihrem Be- und Entladeort über zwei oder mehr Teilstrecken, wobei mindestens eine Teilstrecke auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder im Kurzstreckenseeverkehr zurückgelegt wird und die Beförderung auf der Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße erfolgt, ohne dass die Güter während des Umschlags zwischen den verschiedenen Teilstrecken selbst umgeschlagen werden, unabhängig davon, ob sie Gegenstand eines einzigen multimodalen Beförderungsvertrags oder aufeinanderfolgender verkehrsspezifischer Beförderungsverträge sind oder nicht;
2. ‚Beförderung im kombinierten Verkehr‘ eine Beförderung im intermodalen Verkehr, die die in Artikel 1c Absatz 2 genannten Bedingungen innerhalb des Gebiets der Union erfüllt;
3. ‚intermodale Ladeinheit‘ einen Container, einen Wechselbehälter, einen Sattelanhänger, ein Straßenfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die im intermodalen Verkehr zum Einsatz kommen;
4. ‚Beladeort‘ den Ort, an dem eine intermodale Ladeinheit mit Gütern beladen wird;
5. ‚Entladeort‘ den Ort, an dem Güter aus einer intermodalen Ladeinheit ausgeladen werden;
6. ‚externe Kosten‘ die von den Verkehrsnutzern verursachten Kosten, die nicht von ihnen selbst, sondern von der Gesellschaft insgesamt getragen werden, insbesondere im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Verletzungen und Todesfällen, Lärm und Verkehrsüberlastung;
7. ‚alternative Beförderung im unimodalen Straßenverkehr‘ bezeichnet eine virtuell geplante, wirtschaftlich tragfähige Beförderung der intermodalen Ladeinheit im unimodalen Verkehr, bei der der gesamte Transport auf der Straße zwischen demselben Ausgangs- und Endpunkt wie bei der tatsächlichen Beförderung im kombinierten Verkehr erfolgt;
8. ‚alternative Beförderung im intermodalen Seeverkehr‘ eine virtuell geplante, wirtschaftlich tragfähige Beförderung im intermodalen Verkehr, bei der eine der Teilstrecken auf See in der gemäß Artikel 1c Absatz 7 erstellten Liste benutzt wird, um die intermodale Ladeinheit zwischen demselben Ausgangs- und Endpunkt wie bei der betreffenden Beförderung im kombinierten Verkehr zu transportieren;

9. ‚intermodaler Umschlagterminal‘ einen intermodalen Güterterminal mit einer Struktur, die für den Umschlag intermodaler Ladeeinheiten zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern oder zwischen zwei verschiedenen Fahrzeugen oder Schiffen ausgestattet ist, wie Terminals in Binnen- oder Seehäfen, entlang Binnenwasserstraßen, auf Flughäfen sowie Schienenstraßen-Terminals;
10. ‚Ausgangspunkt der Teilstrecke‘ den Ort, an dem die Beförderung der intermodalen Ladeeinheit im kombinierten Verkehr mit dem betreffenden Verkehrsträger beginnt;
11. ‚Endpunkt der Teilstrecke‘ den Ort, an dem die Beförderung der intermodalen Ladeeinheit im kombinierten Verkehr mit dem betreffenden Verkehrsträger endet;
12. ‚Ausgangspunkt der Beförderung im kombinierten Verkehr‘ den Ort, an dem die intermodale Ladeeinheit auf das Fahrzeug oder Schiff verladen wird, mit dem die Zulaufstrecke der Beförderung im kombinierten Verkehr in der Union zurückgelegt wird, und für Beförderungen, bei denen die Beförderung im intermodalen Verkehr außerhalb des Gebiets der Union beginnt, den Eingangsort der intermodalen Ladeeinheit in das Gebiet der Union;
13. ‚Endpunkt der Beförderung im kombinierten Verkehr‘ den Ort, an dem die intermodale Ladeeinheit von dem Fahrzeug oder Schiff entladen wird, mit dem die Ablaufstrecke der Beförderung im kombinierten Verkehr in der Union zurückgelegt wird, und für Beförderungen, bei denen die Beförderung im intermodalen Verkehr außerhalb des Gebiets der Union endet, den Ausgangsort der intermodalen Ladeeinheit aus dem Gebiet der Union.
14. ‚Unterstützungsmaßnahmen‘ Maßnahmen wirtschaftlicher, regulatorischer, administrativer oder sonstiger Art, mit denen die Nutzung des intermodalen Verkehrs gefördert werden soll.

Artikel 1c

- (1) Die in den Artikeln 2, 3a, 4, 6, 8, 9 und 9a genannten Unterstützungsmaßnahmen kommen allen Beförderungen im kombinierten Verkehr zugute.
- (2) Eine Beförderung im kombinierten Verkehr muss folgende Bedingungen erfüllen:
 - a) bis auf die unter Buchstabe b genannten Ausnahmen verursacht die Beförderung mindestens 40 % weniger externe Kosten als die alternative Beförderung im unimodalen Straßenverkehr;
 - b) im Falle von Verbindungen zwischen einer Insel und dem Festland ohne eine Alternative auf der Straße verursacht die Beförderung mindestens 40 % weniger externe Kosten als die alternative Beförderung im intermodalen Seeverkehr;
 - c) die intermodale Ladeeinheit im unbegleiteten Verkehr verfügt über eine eindeutige Markierung im Einklang mit dem Identifizierungs- und Kennzeichnungssystem, das gemäß den aktuellen Fassungen der internationalen Normen ISO6346 oder EN13044 festgelegt wurde.

- (3) Der Straßentransport eines leeren Containers, der für eine bestimmte Beförderung von oder zu einem Containerlager vor oder nach dem Be- oder Entladeort verwendet wird, gilt als fester Bestandteil der Beförderung im kombinierten Verkehr, wenn dieser Transport Gegenstand desselben Beförderungsvertrags ist. Jeder andere Betrieb von Straßenfahrzeugen vor oder nach dem Be- oder Entladeort gilt nicht als Teil der Beförderung im kombinierten Verkehr.
- (4) Bei der Berechnung der externen Kosten gemäß Absatz 2 werden alle Teile der Beförderung berücksichtigt, die in der Union stattfinden, einschließlich des Terminalbetriebs und einschließlich des Transports des leeren Containers gemäß Absatz 3.
- (5) Die in den Artikeln 2, 3a, 4, 6, 8, 9 und 9a genannten Unterstützungsmaßnahmen werden in nichtdiskriminierender Weise auf alle Beförderungen im kombinierten Verkehr angewandt, die ganz oder teilweise im Gebiet der Union durchgeführt werden, unabhängig von der Herkunft des Unternehmens, das die Beförderung organisiert oder die Beförderung ganz oder teilweise durchführt.
- (6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die in Absatz 2 genannte Berechnung der externen Kosten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9d Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (7) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Liste der vorab festgelegten Teilstrecken auf See der alternativen Beförderungen im intermodalen Seeverkehr gemäß Absatz 2 Buchstabe b. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9d Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“;

4. Die Artikel 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 2

Für Beförderungen im intermodalen Verkehr gelten keine Quoten- und Genehmigungssysteme.

Artikel 3

- (1) Um den mit dieser Richtlinie geschaffenen Unterstützungsrahmen nutzen zu können, erfasst das Unternehmen, das die Beförderung im kombinierten Verkehr organisiert, die Verkehrsinformationen gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates* auf einer Plattform für elektronische Frachtbeförderungsinformationen (im Folgenden ‚eFTI-Plattform‘) und stellt sie zur Verfügung.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Beförderungsinformationen werden vor Beginn der betreffenden Beförderung im kombinierten Verkehr erfasst und decken alle Teile einer solchen Beförderung ab. Solche Beförderungsinformationen umfassen die folgenden Angaben:
 - a) Name, Anschrift und Kontaktdaten des Unternehmens, das die Beförderung im kombinierten Verkehr organisiert;

- b) Name, Anschrift und Kontaktdaten des Unternehmens, das die intermodale Ladeinheit am Endpunkt der Beförderung im kombinierten Verkehr entgegennimmt;
 - c) Name, Anschrift und Kontaktdaten des oder der intermodalen Umschlagterminals für diese Beförderung im kombinierten Verkehr;
 - d) die Art der beförderten intermodalen Ladeinheit und ihre Referenz gemäß Artikel 1c Absatz 2 Buchstabe c;
 - e) gegebenenfalls den Ort der Abholung oder Lieferung des leeren Containers gemäß dem in Artikel 1c Absatz 3 genannten Beförderungsvertrag;
 - f) den Ausgangs- und den Endpunkt für jede Teilstrecke der Beförderung im kombinierten Verkehr in der Union, das jeweilige voraussichtliche Anfangs- und Enddatum und den für jede Teilstrecke verwendete Verkehrsträger;
 - g) zusätzliche Beförderungsinformationen, die für die Berechnung der externen Kosten einer Beförderung im kombinierten Verkehr gemäß dem in Artikel 1c Absatz 6 genannten Durchführungsrechtsakt erforderlich sind.
- (3) Die gemäß Absatz 2 aufgezeichneten Beförderungsinformationen werden über spezielle Funktionen der eFTI-Plattformen verwendet, um
- a) die in Artikel 1c Absatz 2 Buchstabe a genannten Einsparungen bei externen Kosten zu berechnen;
 - b) jährliche aggregierte Daten über Beförderungen im kombinierten Verkehr gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstaben a, b und c zu erheben.

Die Berechnung gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a erfolgt im Einklang mit den Vorschriften, die in dem in Artikel 1c Absatz 6 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegt sind.

Die Aggregation gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe b erfolgt im Einklang mit den Vorschriften, die in dem in Absatz 7 genannten delegierten Rechtsakt festgelegt sind.

- (4) Der Nachweis der Einhaltung der in Artikel 1c Absatz 2 genannten Voraussetzungen besteht aus den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Beförderungsinformationen und den Ergebnissen aus der Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten. Dieser Nachweis der Einhaltung muss sowohl für die zuständigen Behörden als auch für die an dieser Beförderung im kombinierten Verkehr beteiligten Parteien auf derselben eFTI-Plattform zugänglich sein, auf der die Beförderungsinformationen und Berechnungsergebnisse erfasst wurden. Für die Überprüfungen zur Einhaltung dieser Richtlinie werden keine zusätzlichen Informationen angefordert.
- (5) Bis zum 28. Februar jedes Jahres stellen die eFTI-Dienstleister oder die Unternehmen, die eFTI-Plattformen für ihre eigenen Tätigkeiten besitzen oder verwalten, der Kommission die aggregierten Daten gemäß Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b für die Zwecke der Erfüllung der

Berichterstattungspflichten der Kommission gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstaben a, b und c zur Verfügung.

- (6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9c delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Richtlinie durch Festlegung weiterer Einzelheiten zu den in Absatz 2 Buchstaben a bis f genannten Beförderungsinformationen und der Liste der in Absatz 2 Buchstabe g erforderlichen zusätzlichen Beförderungsinformationen zu ergänzen.
- (7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9c delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Richtlinie durch Festlegung einer Liste der jährlichen aggregierten Daten gemäß Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b, detaillierter Vorschriften für die Erhebung dieser aggregierten Daten und Voraussetzungen für die Bereitstellung dieser Daten an die Kommission zu ergänzen.
- (8) Bei Straßenkontrollen ist eine Abweichung zwischen der Beförderung im kombinierten Verkehr und den bereitgestellten Informationen, insbesondere in Bezug auf die in Absatz 2 Buchstaben c und f genannten Informationen, zulässig, wenn dies hinreichend begründet ist und auf außergewöhnliche und unvorhergesehene Umstände zurückzuführen ist, auf die das Verkehrsunternehmen keinen Einfluss hat. Um den erforderlichen Nachweis zu erbringen, darf sich der Fahrer an die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter, den Verlader oder ein anderes Unternehmen, das die betreffende Beförderung im kombinierten Verkehr organisiert, oder jede andere Person oder Stelle, die diese Abweichung zusätzlich begründen kann, wenden.

* Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).“;

5. Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

„Artikel 3a

- (1) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] legt jeder Mitgliedstaat einen nationalen Strategierahmen fest, um die Nutzung des intermodalen Verkehrs und insbesondere der Beförderungen im kombinierten Verkehr zu erleichtern. Ein solcher Rahmen enthält mindestens folgende Elemente:
 - a) einen Überblick über bestehende einschlägige regulatorische und nicht regulatorische Maßnahmen, die sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Beförderungen mit den verschiedenen Verkehrsträgern auswirken, einschließlich derjenigen, die in den Anwendungsbereich der Artikel 4, 6 und 9a fallen, sowie eine Bewertung ihrer Auswirkungen auf intermodale Beförderungen;
 - b) eine Liste der Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Rückstand in der Wettbewerbsfähigkeit von intermodalen Beförderungen im Vergleich zu Beförderungen im unimodalen Straßenverkehr zu verringern, und die auf der Grundlage der Übersicht und Bewertung gemäß Buchstabe a

erstellt wird; eine indikative Liste geeigneter Maßnahmen ist im Anhang enthalten.

- (2) Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen zielen auf die Erreichung folgender Ziele ab, die im Vergleich zur Bewertung der Ausgangsbasis, die in dem in Artikel 5 Absatz 1 genannten Bericht enthalten ist, stehen:
 - a) eine insgesamt Verringerung der Gesamtkosten der Beförderungen im kombinierten Verkehr in ihrem Gebiet um mindestens 10 %, getragen von den Unternehmen, die Beförderungen im kombinierten Verkehr organisieren, bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 90 Monate, d. h. 7 Jahre und 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]*;
 - b) verstärkte Modernisierung oder Nutzung von Technologien zur Verbesserung der Effizienz von Beförderungen im intermodalen Verkehr; und
 - c) gegebenenfalls die Einrichtung neuer Verbindungen im Schienen-, Binnenschiffs- oder Kurzstreckenseeverkehr zwischen zuvor nicht angeschlossenen intermodalen Umschlagterminals.
- (3) Die Einführung der in Absatz 1 genannten Maßnahmen in einen nationalen Strategierahmen ist kein Hinweis auf ihre Vereinbarkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Unionsrecht. Stellen die in Absatz 1 genannten Maßnahmen staatliche Beihilfen dar, so müssen sie den geltenden verfahrens- und materiellrechtlichen Vorschriften für staatliche Beihilfen genügen, einschließlich der Vorschriften über die Mitteilung, Veröffentlichung und Übermittlung von Informationen an die Kommission.
- (4) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen ihre nationalen Strategierahmen im Internet und notifizieren sie der Kommission unverzüglich und spätestens einen Monat nach deren Erlass zusammen mit einem Link zu der Veröffentlichung und jeglichen zugrunde liegenden durchgeführten Bewertungen oder Studien, einschließlich des Beitrags dieser Maßnahmen zur Erreichung der in Absatz 2 angeführten Ziele. Bei Maßnahmen, die staatliche Beihilfen darstellen, die nicht zu einer Gruppenfreistellungsverordnung zählen, gelten die in den nationalen Strategierahmen festgelegten Pflichten zur Veröffentlichung und Notifizierung zusätzlich zur Anmeldepflicht und zum Durchführungsverbot in den Beihilfenvorschriften nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV.
- (5) Die Mitgliedstaaten führen die Maßnahmen gemäß Absatz 1 ein. Sie veröffentlichen praktische Informationen wie die Voraussetzungen, das Antragsverfahren und alle sonstigen Informationen, die für die potenziellen Begünstigten dieser Maßnahmen von Belang sind, nach dem Erlass dieser Maßnahmen, aber vor der Anwendung solcher Maßnahmen in leicht zugänglicher Weise und kostenlos im Internet. Sie übermitteln der Kommission gleichzeitig einen Link zu diesen Informationen.
- (6) Erforderlichenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um die Wirkung der in Absatz 1 genannten Maßnahmen auf grenzüberschreitende Beförderungen im intermodalen Verkehr zu maximieren.
- (7) Die Mitgliedstaaten bewerten die Einführung und die Auswirkungen der Maßnahmen in ihren nationalen Strategierahmen gemäß Absatz 1,

einschließlich ihrer Wirksamkeit und Relevanz im Hinblick auf die Verringerung der externen Kosten und im Hinblick auf die Verwirklichung der in Absatz 2 genannten Ziele, mindestens alle fünf Jahre. Auf der Grundlage dieser Bewertung passen sie ihre nationalen Strategierahmen bei Bedarf an, um diese Ziele zu erreichen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ergebnisse ihrer Bewertungen und aktualisierten Strategierahmen unverzüglich mit, um sie bei der Ausarbeitung der in Artikel 5 Absatz 2 genannten Berichte zu unterstützen, und veröffentlichen diese aktualisierten nationalen Strategierahmen im Internet.

- (8) Die Kommission veröffentlicht unverzüglich die Links zu den von den Mitgliedstaaten bereitgestellten nationalen Informationen gemäß den Absätzen 4, 5 und 7 auf ihrer Webseite zu Unterstützungsmaßnahmen im Rahmen dieser Richtlinie.“

6. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

- (1) Bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* erstellt die Kommission einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat, in dem die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs im Vergleich zum unimodalen Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten bewertet wird, einschließlich einer Analyse der gesamten Haus-zu-Haus-Kosten der wichtigsten Kategorien von Beförderungen im intermodalen Verkehr, einschließlich Beförderungen im kombinierten Verkehr.
- (2) Bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 90 Monate, d. h. sieben Jahre und sechs Monate nach Annahme dieser Richtlinie]* und danach alle fünf Jahre erstellt die Kommission einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die wirtschaftliche Entwicklung des intermodalen Verkehrs in der Union, einschließlich des kombinierten Verkehrs.
- (3) Bei der Ausarbeitung der in Absatz 1 und 2 genannten Berichte wird die Kommission von den Mitgliedstaaten bei der Einholung der hierzu erforderlichen Auskünfte unterstützt.
- (4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichte beschreiben und analysieren die Entwicklungen im Zusammenhang mit Beförderungen im intermodalen Verkehr, einschließlich Beförderungen im kombinierten Verkehr. Sie umfassen insbesondere
 - a) das Volumen der intermodalen Beförderungen in der Union je Verkehrsträgerkombination, Marktsegment, Umschlagtechnologie, Art der verwendeten intermodalen Ladeeinheiten und nach geografischer Abdeckung (national und innerhalb der Union);
 - b) die Hauptverkehrskorridore für die Nutzung des intermodalen Verkehrs und die Hauptgebiete in der Union, in denen er nicht genutzt wird, sowie die Gründe für beides;
 - c) Anzahl, Standortdichte und Art der Umschlagterminals, die Dienstleistungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr erbringen;

- d) die Haupthindernisse, die von den Nutzern für eine stärkere Verwendung von Beförderungen im intermodalen Verkehr ermittelt wurden;
 - e) Entwicklung der verfügbaren Kapazitäten intermodaler Umschlagterminals und Bereiche, in denen zusätzliche Entwicklungen erforderlich sind;
 - f) Verfügbarkeit, leichter Zugang und Vollständigkeit von Informationen über intermodale Umschlagterminals;
 - g) eine Analyse der Wirksamkeit und Effizienz der geleisteten Unterstützung, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer nationalen Strategierahmen gemäß Artikel 3a Absätze 1 und 2 erbracht wird;
 - h) die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs im Vergleich zum unimodalen Straßenverkehr;
 - i) die Vorteile des intermodalen Verkehrs für die Umwelt, insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung der Umweltleistung, der Energieeffizienz und der Treibhausgasemissionen verschiedener Verkehrsträger.
- (5) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichte enthalten gegebenenfalls Lösungsvorschläge für die anschließende Verbesserung der Verfügbarkeit von Informationen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lage in der Branche des intermodalen Verkehrs.
- (6) Auf der Grundlage der Berichte gemäß den Absätzen 1 und 2 bewertet die Kommission mindestens alle zehn Jahre die Wirksamkeit und Relevanz der Bestimmungen dieser Richtlinie im Hinblick auf die Erleichterung von Beförderungen im kombinierten Verkehr.“

7. Artikel 6 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit dem Unionsrecht die erforderlichen Maßnahmen treffen, 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 in den betroffenen Mitgliedstaaten auf der Schiene zurücklegen, ermäßigt oder erstattet werden. Solche Ermäßigungen oder Erstattungen werden von dem Mitgliedstaat gewährt, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind. Stellen solche Maßnahmen staatliche Beihilfen dar, so müssen sie den einschlägigen verfahrens- und materiellrechtlichen Vorschriften für staatliche Beihilfen genügen.

(2) Fahrzeuge, die im kombinierten Verkehr ausschließlich für die Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße verwendet werden, können im Einklang mit dem Unionsrecht von den in Absatz 3 aufgeführten Steuern befreit werden, sofern sie getrennt besteuert werden. Insbesondere wenn solche Maßnahmen staatliche Beihilfen darstellen, müssen sie den einschlägigen verfahrens- und materiellrechtlichen Vorschriften für staatliche Beihilfen genügen.“

8. Artikel 7 wird gestrichen.

9. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Befindet sich ein im kombinierten Verkehr verwendeter Sattelanhänger oder Anhänger im Eigentum des Versandunternehmens oder des empfangenden Unternehmens und wird er auf einer auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke mit einer Zugmaschine befördert, die sich im Eigentum des anderen betroffenen Unternehmens befindet, zu einem späteren Zeitpunkt gekauft oder gemäß der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* gemietet wurde, so wird davon ausgegangen, dass diese auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke die Voraussetzungen des Artikels 1 Absatz 5 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates** erfüllt.

* Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

** 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. L 300 vom 14.11.2009, S. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).“;

10. Die folgenden Artikel 9a, 9b, 9c und 9d werden eingefügt:

„Artikel 9a

Fahrzeuge, die Teilstrecken des kombinierten Verkehrs auf der Straße zurücklegen, sind von den nur für schwere Nutzfahrzeuge geltenden Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten ausgenommen. Diese Ausnahme gilt nicht für allgemeine Fahrverbote, die für privat genutzte Fahrzeuge gelten.

Artikel 9b

Alle Betreiber intermodaler Umschlagterminals stellen auf ihrer Webseite Informationen über die verfügbaren Dienste und Einrichtungen in einem Terminal öffentlich und kostenlos zur Verfügung.

- (1) Die Kommission erstellt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine detaillierte Liste der in Absatz 1 genannten Informationen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9d Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (2) Um einen Rahmen für die Bestimmung eines Dienstleistungsumfangs bei intermodalen Umschlagterminals in der Union zu schaffen, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um Kriterien für Kategorien bei intermodalen Umschlagterminals festzulegen. Diese Kriterien werden festgelegt, indem der Dienstleistungsumfang für verfügbare Dienstleistungen und Einrichtungen aus der gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels erstellten Liste festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9d Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3) Wird ein Rahmen für den Dienstleistungsumfang bei intermodalen Umschlagterminals in der Union geschaffen, veröffentlichen die Betreiber intermodaler Umschlagterminals die gemäß Absatz 1 gültigen Dienstleistungsumfänge.

Artikel 9c

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3 Absätze 6 und 7 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3 Absätze 6 und 7 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Delegierte Rechtsakte, die gemäß Artikel 3 Absätze 6 und 7 erlassen wurden, treten nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieser Rechtsakte an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 9d

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011*.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

* Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).“

11. Der Text im Anhang dieser Richtlinie wird als Anhang angefügt.

Artikel 2

Änderung der Verordnung (EU) 2020/1056

Die Verordnung (EU) 2020/1056 wird wie folgt geändert:

In Artikel 9 Absatz 1 werden die folgenden Buchstaben l und m eingefügt:

„l) die in Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 92/106/EWG genannte Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten wird nach der Methode durchgeführt, die in dem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 1c Absatz 6 der genannten Richtlinie festgelegt ist.

m) die in Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/106/EWG genannte Erhebung aggregierter Daten erfolgt im Einklang mit den Vorschriften des delegierten Rechtsakts gemäß Artikel 3 Absatz 7 der genannten Richtlinie.“

Artikel 3

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den 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 den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Inhalt

1.	RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....	3
1.1.	Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative	3
1.2.	Politikbereich(e).....	3
1.3.	Der Vorschlag/Die Initiative betrifft.....	3
1.4.	Ziel(e).....	3
1.4.1.	Allgemeine(s) Ziel(e)	3
1.4.2.	Einzelziel(e)	3
1.4.3.	Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen	4
1.4.4.	Leistungsindikatoren	4
1.5.	Begründung des Vorschlags/der Initiative	4
1.5.1.	Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative	4
1.5.2.	Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.	5
1.5.3.	Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse	6
1.5.4.	Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten	7
1.5.5.	Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung.....	7
1.6.	Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative	7
1.7.	Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en).....	8
2.	VERWALTUNGSMABNAHMEN	9
2.1.	Überwachung und Berichterstattung.....	9
2.2.	Verwaltungs- und Kontrollsystem(e).....	9
2.2.1.	Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen.....	9
2.2.2.	Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle	9
2.2.3.	Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie	

	Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss).....	10
2.3.	Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten	10
3.	GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE	11
3.1.	Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan	11
3.2.	Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel.....	12
3.2.1.	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel	12
3.2.2.	Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden.....	15
3.2.3.	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel	16
3.2.4.	Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen	18
3.2.5.	Finanzierungsbeteiligung Dritter	18
3.3.	Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen	19

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten.

1.2. Politikbereich(e)

Mobilität und Verkehr

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- eine neue Maßnahme
- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁵¹
- die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das generelle Ziel der Richtlinie besteht darin, die Zunahme des intermodalen Verkehrs im gesamten Güterverkehr innerhalb der EU zu erleichtern und die externen Kosten und den Energieverbrauch des Güterverkehrs zu senken. Die Richtlinie wird zu SDG 13 (Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen), SDG 9 (Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen) und SDG 11 (Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten) beitragen.

1.4.2. Einzelziel(e)

Die Einzelziele der Richtlinie bestehen darin,

- Unterstützung für ein breiteres Spektrum intermodaler Beförderungen unter wirksamen Bedingungen zur Einhaltung der Vorschriften bereitzustellen,
- bessere Unterstützung durch eine Verbesserung der Berichterstattung über den intermodalen Verkehr zu gewährleisten,
- die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs zu steigern und die externen Kosten zu senken und
- die Transparenz zu verbessern und den Marktzugang zu vereinfachen.

⁵¹ Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Der Vorschlag dürfte die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs gegenüber dem unimodalen Straßenverkehr steigern und damit seine Nutzung fördern, was zu einer Senkung der externen Kosten führt.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das spezifische Ziel 1 wird anhand der folgenden Indikatoren bestimmt:

- das Volumen der Beförderungen im intermodalen Verkehr in der EU, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgerkombination, Marktsegment, Umschlagtechnologie und Art der Ladeeinheiten;
- die Hauptkorridore für die Nutzung des intermodalen Verkehrs, und jene, in denen dies nicht der Fall ist, sowie die Gründe dafür.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das spezifische Ziel 2 wird anhand folgender Indikatoren bestimmt:

- Vorlage eines Berichts über die wirtschaftliche Entwicklung des intermodalen Verkehrs in der Union in den in der Richtlinie vorgeschriebenen Zeitabständen.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das spezifische Ziel 3 wird anhand folgender Indikatoren bestimmt:

- die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs im Vergleich zum unimodalen Straßenverkehr und die Entwicklung der Unterstützung durch die Mitgliedstaaten.
- Änderungen in der Aufteilung auf die Verkehrsträger und beim Anteil des intermodalen Verkehrs.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf das spezifische Ziel 4 wird anhand folgender Indikatoren bestimmt:

- Entwicklung der Kapazität von Umschlagterminals;
- Verfügbarkeit, leichter Zugang und Vollständigkeit von Informationen über intermodale Terminals.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Mit dem Vorschlag wird ein Unterstützungsrahmen geschaffen, um die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs gegenüber dem unimodalen Straßenverkehr zu steigern, um dessen Nutzung zu fördern und dadurch die externen Kosten des Güterverkehrs zu senken. Er umfasst:

- gemeinsame und wirksame Bedingungen für die Einhaltung und Regeln für den Nachweis der Einhaltung;
- wirtschaftliche und regulatorische Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs;
- Anforderungen zur Gewährleistung der Terminaltransparenz in Bezug auf Einrichtungen und Dienstleistungen;
- Regeln für und Inhalte von Marktberichten und eine Überprüfungsklausel zur Neubewertung der Nützlichkeit des Unterstützungsrahmens nach einer bestimmten Zeit.

Alle diese Bestimmungen sollten 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie vollständig anwendbar sein.

Dieser Finanzbogen bezieht sich speziell auf eine Studie, die bewerten soll, ob Bedarf für einen Rahmen für die Kategorisierung/Kennzeichnung von Terminals besteht, vorbehaltlich der Ergebnisse der Studie zur Notwendigkeit der Entwicklung eines solchen Rahmens, sowie auf Marktstudien, die als Input für die zu erstellenden Berichte dienen.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex ante)

Harmonisierte Vorschriften für a) wirksame Bedingungen zur Einhaltung und deren Nachweise und b) für Arten der Unterstützung werden dazu beitragen, eine vergleichbare Behandlung der Betreiber in der gesamten EU zu schaffen, die Verwaltungsverfahren für die Branche, die Mitgliedstaaten und die Kommission zu vereinfachen und das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern. Aufgrund der Mängel der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr konnte dieser Grad an Harmonisierung nicht erreicht werden.

Erwarteter Unionsmehrwert (ex post)

Der EU-Verkehrssektor hat eine bedeutende grenzüberschreitende Dimension und spielt eine wichtige Rolle für den freien Personen- und Warenverkehr im EU-Binnenmarkt. Effiziente Verkehrsleistungen sind für das Funktionieren der Lieferketten und das Wachstum der EU-Wirtschaft von entscheidender Bedeutung. Der Verkehr, der voraussichtlich weiter zunehmen wird, ist jedoch nach wie vor einer der größten Verursacher von Treibhausgasemissionen und verursacht erhebliche externe Kosten im Zusammenhang mit Verkehrsüberlastung, Unfällen und Lärm.

Diese Richtlinie ist eindeutig als Instrument zur Senkung der externen Kosten des Verkehrs konzipiert, indem die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs gegenüber dem unimodalen Straßenverkehr gesteigert und dadurch seine Nutzung gefördert wird.

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die EU unterstützt seit Langem die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und vorzugsweise die bestmöglichen Kombinationen der verschiedenen Verkehrsträger, um das Verkehrssystem und das Verkehrsnetz zu optimieren und die externen Kosten zu senken.

Seit 1975 verfügt die EU über ein Instrument zur Unterstützung anspruchsberechtigter Beförderungen im kombinierten Verkehr als Teilbereich des intermodalen Verkehrs. 1992 wurde dieses Instrument durch die geltende Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr ersetzt.

Um die Wirksamkeit der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr zu erhöhen, legte die Kommission 1998 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie vor, in dem eine Ausweitung der Förderfähigkeit auf Beförderungen auf inländischen Straßen, eine Obergrenze von 20 % des Straßenanteils an einer gesamten Beförderung, der Ausschluss des Inselverkehrs und die Befreiung des kombinierten Verkehrs von Wochenendfahrverboten vorgesehen waren. Da während der interinstitutionellen Verhandlungen keine Einigung erzielt werden konnte, zog die Kommission den Vorschlag im Jahr 2001 zurück.

Im Jahr 2016 führte die Kommission eine REFIT-Bewertung durch, in der sie zu dem Schluss kam, dass die Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr nach wie vor ein wichtiges Instrument zur Unterstützung des kombinierten Verkehrs ist, dass es jedoch erhebliches Potenzial für eine weitere Verbesserung ihrer Wirksamkeit gibt, da einige Bestimmungen der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr veraltet oder unklar waren, was erheblichen Spielraum für eine unklare Auslegung der Richtlinie und damit für eine nicht harmonisierte Umsetzung bietet.

Anschließend legte die Kommission 2017 einen neuen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr vor, wobei der Schwerpunkt auf der Klärung der Definition im Hinblick auf die bestehende Rechtsprechung und Beschwerden lag, ohne den Ansatz auf der Grundlage festgelegter Entfernungen für verschiedene Abschnitte der Beförderungen zu ändern. Ferner schlug sie vor, Investitionen in die Terminalinfrastruktur zu fördern und die Instrumente zur finanzpolitischen und wirtschaftlichen Unterstützung erheblich zu verbessern.

Sämtliche Mitgliedstaaten begrüßten zwar die Änderung und unterstützten das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs zu verbessern, doch stießen alle Vorschläge zur Ausweitung der Förderfähigkeit und insbesondere zur Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Beförderungen in den Mitgliedstaaten auf Widerstand. Ebenso lehnten viele Mitgliedstaaten eine Verpflichtung ab, die Erhöhung der Terminalkapazität zu erleichtern, während sie sich gleichzeitig auf eine Verpflichtung zur Förderung von Investitionen in Terminals einigen konnten. In Bezug auf eine verstärkte Unterstützung für Beförderungen im kombinierten Verkehr vertraten die Mitgliedstaaten unterschiedliche Auffassungen, d. h. die Mitgliedstaaten befürworteten keine harmonisierte verpflichtende Unterstützung, sondern eine Verpflichtung zur Bereitstellung von Unterstützung, wenn die Wahl des Unterstützungsinstruments den Mitgliedstaaten überlassen wurde. Der vorliegende Vorschlag wurde unter Berücksichtigung der Bedenken dieser Mitgliedstaaten ausgearbeitet.

Das Europäische Parlament unterstützte den Vorschlag weitgehend und regte ein noch ambitionierteres Vorgehen in Bezug auf die wirtschaftliche Unterstützung an,

forderte aber auch einige Ausnahmen. Durch mehrere von den beiden gesetzgebenden Organen eingebrachte Änderungen wurde der Kommissionsvorschlag so abgewandelt, dass er im Falle seiner Annahme weniger ambitioniert ausgefallen und die Wirksamkeit erheblich verringert worden wäre. Daher zog die Kommission ihren Vorschlag zurück.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Die vorgeschlagene Richtlinie ist ein wichtiges Ergebnis der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (SSMS), in der die Vision der EU für das Verkehrssystem der Zukunft dargelegt wird. In der Strategie wurde angekündigt, dass die Kommission eine Überarbeitung des Rechtsrahmens für den intermodalen Verkehr einschließlich der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr (unter der Leitinitiative 4 – Ökologisierung des Güterverkehrs) plant.

Die Richtlinie wird Synergien mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen und Teilen des EU-Rechtsrahmens schaffen, die entweder auf die Umweltleistung der einzelnen Verkehrsträger und des Verkehrssystems oder auf die Internalisierung externer Kosten abzielen. Was die Umweltleistung angeht, so umfassen diese Teile insbesondere die Verordnung (EU) 2019/1242, COM(2021) 557 und COM(2021) 559. Die Maßnahmen zur Internalisierung externer Kosten beinhalten die Bepreisung von CO₂-Emissionen, Infrastrukturgebühren, Energie- und Kraftfahrzeugsteuern.

Der Vorschlag ist mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar. Die Initiative erfordert Mittel zur Finanzierung von mindestens drei Marktstudien, die zur Erfüllung der in der Richtlinie festgelegten Berichtspflichten erforderlich sind, sowie einer weiteren Studie zur Bewertung der Notwendigkeit, einen Rahmen für die Kategorisierung/Kennzeichnung von Terminals gemäß der Richtlinie zu entwickeln.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Die Auswirkungen dieses Vorschlags auf den Haushalt werden in diesem Finanzbogen behandelt. Was die Ausgaben betrifft, so beschränken sich die spezifischen Auswirkungen dieser Initiative auf den Haushalt auf die unter 1.5.4. genannten Studien. Für die Durchführung dieser Maßnahmen ist keine Aufstockung der Personalressourcen der Europäischen Kommission erforderlich. Innerhalb des derzeitigen MFR kann der Bedarf durch Umschichtungen in Höhe von 0,4 Mio. EUR innerhalb der prärogativen Haushaltslinie für den Verkehrsbereich gedeckt werden. Im derzeitigen MFR sind keine zusätzlichen Kosten vorgesehen. Im MFR für den Zeitraum nach 2027 wird vorgeschlagen, die Kosten für die Studien aus dem nachfolgenden MFR zu finanzieren, ohne der Einigung über den MFR und die Programme vorzugreifen.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

befristete Laufzeit

Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ

Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

unbefristete Laufzeit

Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2027 bis 2037,
anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union

durch Exekutivagenturen

Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen

internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)

die EIB und den Europäischen Investitionsfonds

Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung

öffentlich-rechtliche Körperschaften

privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.

Bemerkungen

Entfällt

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Kommission wird für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie insgesamt verantwortlich sein sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat a) über die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs im Vergleich zum unimodalen Straßenverkehr vor der Anwendung der Richtlinie und b) danach alle fünf Jahre über die wirtschaftliche Entwicklung des intermodalen Verkehrs in der Union. Nach zehn Jahren wird die Kommission prüfen, ob die Unterstützungsregelung noch erforderlich ist.

Die direkt von der GD MOVE wahrgenommenen Aufgaben, einschließlich der Berichterstattung über die Ergebnisse im jährlichen Tätigkeitsbericht der GD MOVE, folgen dem in der Kommission und den Exekutivagenturen geltenden jährlichen Planungs- und Überwachungszyklus.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Die Kommission und insbesondere die GD MOVE werden die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie verwalten. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen von Vereinbarungen über die Auftragsvergabe. Die Ausgaben werden nach dem Prinzip der Auftragsvergabe im Wege der direkten Mittelverwaltung und unter Einhaltung der Bestimmungen der Haushaltsordnung ausgeführt. Die Kontrollstrategie für Aufträge und Finanzhilfen der GD MOVE umfasst spezifische rechtliche, operative und finanzielle Ex-ante-Kontrollen der Verfahren sowie der Unterzeichnung von Verträgen und Vereinbarungen. Darüber hinaus unterliegen Ausgaben für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen Ex-ante- und erforderlichenfalls Ex-post-Finanzkontrollen.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Das Fehlerrisiko bei Zahlung und beim Abschluss wird voraussichtlich unter 2 % bleiben.

Die potenziellen Risiken im Zusammenhang mit der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen dieses Wertes werden als gering angesehen.

Diese Risiken hängen mit der Anwendung von Vergabeverfahren zusammen: Verzögerungen, Verfügbarkeit der Daten, rechtzeitige Informationen für den Markt etc. Die Risiken würden durch die bestehenden Mechanismen der Haushaltsordnung abgedeckt und durch die internen Kontrollen der GD MOVE (systematische rechtliche und finanzielle Ex-ante-Kontrollen vor der Veröffentlichung von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und vor der Zuschlagserteilung, Überwachung und Bewertung von Ergebnissen, nachträgliche Überprüfung von Ausgaben gemäß den jährlichen Prüfplänen) abgeschwächt.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Angesichts des begrenzten Umfangs und der begrenzten Höhe der zu gewährenden EU-Mittel und der Tatsache, dass die Empfänger der EU-Mittel als risikoarm eingestuft werden, dürften die sich aus der vorgeschlagenen Richtlinie ergebenden Aufgaben keine zusätzlichen Kontrollkosten verursachen, die über die bestehenden Kontrollkosten der GD MOVE hinausgehen.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Es gelten die üblichen Präventions- und Schutzmaßnahmen der Kommission, insbesondere:

- Zahlungen für Dienstleistungen werden von den Kommissionsbediensteten vor der Zahlung unter Berücksichtigung etwaiger vertraglicher Verpflichtungen, wirtschaftlicher Grundsätze und einer guten Finanz- oder Verwaltungspraxis überprüft. Sämtliche Verträge zwischen der Kommission und den Empfängern jeglicher Zahlungen werden Vorkehrungen zur Betrugsbekämpfung (Überwachung, Verpflichtung zur Berichterstattung usw.) enthalten.

- Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) und der mit der Verordnung (EU) 2017/1939 des Rates errichteten Europäischen Staatsanwaltschaft (EStA) uneingeschränkt Anwendung.

Des Weiteren hält die Kommission eine solide Betrugsbekämpfungsstrategie aufrecht, die derzeit überarbeitet wird.

Zudem nahm die GD MOVE im Jahr 2020 eine überarbeitete Betrugsbekämpfungsstrategie an. Diese stützt sich auf die Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission und antizipiert eine spezifische Risikobewertung, die intern durchgeführt wurde, um die betrugsanfälligsten Bereiche, die bereits vorhandenen Kontrollen und die Maßnahmen zu ermitteln, die erforderlich sind, um die Fähigkeit der GD MOVE zur Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Betrug zu verbessern.

Die für die Vergabe öffentlicher Aufträge geltenden vertraglichen Bestimmungen gewährleisten, dass die Dienststellen der Kommission (einschließlich OLAF) Prüfungen und Vor-Ort-Kontrollen nach den vom OLAF empfohlenen Standardbestimmungen vornehmen können.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁵²	von EFTA-Ländern ⁵³	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁵⁴	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
1	02 20 04 01	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

⁵² GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁵³ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁵⁴ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.

Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
--	---	---------------------------------------

GD: MOVE			Jahr 2027	INSGESAMT ⁵⁵
○ Operative Mittel				
Haushaltslinie 02 20 04 01	Verpflichtungen	(1a)	0,4	0,4
	Zahlungen	(2a)	0,4	0,4
Mittel INSGESAMT für die GD MOVE	Verpflichtungen		0,4	0,4
	Zahlungen		0,4	0,4

○ Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,4	0,4
	Zahlungen	(5)	0,4	0,4
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 1 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen		0,4	0,4
	Zahlungen		0,4	0,4

⁵⁵ Nach 2027 werden die Kosten des Vorschlags auf 0,6 Mio. EUR im Jahr 2032, 0,7 Mio. EUR im Jahr 2037 und abschließende 0,3 Mio. EUR danach geschätzt, wodurch sich die Gesamtkosten für den EU-Haushalt auf 2 Mio. EUR belaufen, die im Rahmen der nachfolgenden MFR finanziert werden sollen, ohne der Vereinbarung über die MFR und Programme vorzugreifen.

○ Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,4	0,4
	Zahlungen	(5)	0,4	0,4
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)		
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+ 6	0,4	0,4
	Zahlungen	=5+ 6	0,4	0,4

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den [Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten](#) (Anhang 5 des Beschlusses der Kommission über die internen Vorschriften für die Ausführung des Einzelplans Kommission des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		INSGESAMT
GD: <.....>								
<input type="radio"/> Personal								
<input type="radio"/> Sonstige Verwaltungsausgaben								
GD <.....> INSGESAMT	Mittel							

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2027	Jahr 2032	Jahr 2037	Jahr noch offen	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Zahlungen	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden*

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben ↓			Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT		
	ERGEBNISSE																		
	Art ⁵⁶	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl
EINZELZIEL Nr. 1 ⁵⁷ ...																			
- Ergebnis																			
- Ergebnis																			
- Ergebnis																			
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																			
EINZELZIEL Nr. 2 ...																			
- Ergebnis																			
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																			
INSGESAMT																			

⁵⁶ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).

⁵⁷ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...“) beschrieben.

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.

Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁵⁸	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAM T	
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-----------------------	--

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

Außerhalb der RUBRIK 7⁵⁹ des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

INSGESAMT								
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

⁵⁸ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

⁵⁹ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
○ Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (in den Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
01 01 01 11 (Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
○ Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)⁶⁰							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)	0	0	0	0			
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- in den zentralen Dienststellen						
	- in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
INSGESAMT	0						

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

⁶⁰ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniofachkräfte in Delegationen.

⁶¹ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Die Initiative wird aus der Haushaltslinie für die Unterstützung der Verkehrspolitik (02 20 04 01) finanziert, keine Anpassung erforderlich.

erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien, der entsprechenden Beträge und der vorgeschlagenen einzusetzenden Instrumente.

erfordert eine Revision des MFR.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁶²	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁶² Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
- auf die Eigenmittel
 - auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁶³						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

⁶³ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.