



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.11.2023
COM(2023) 702 final

ANNEX

ANHANG

des Vorschlags 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**

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

ANHANG

Indikative Liste der Unterstützungsmaßnahmen nach Artikel 3a

Teil I: Unterstützungsmaßnahmen zur Verringerung des Rückstands in der Wettbewerbsfähigkeit bei Beförderungen im kombinierten Verkehr im Vergleich zu Beförderungen im unimodalen Straßenverkehr

Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Beförderungen im kombinierten Verkehr, die zu den in Artikel 3a Absatz 2 Buchstabe a genannten Zielen beitragen, können durch regulatorische und nicht regulatorische Anpassungen und Anreize in nationalen Verwaltungs- und Wirtschaftsinstrumenten umgesetzt werden, die sich auf die Wettbewerbsfähigkeit von Beförderungen im kombinierten Verkehr auswirken. Solche Anpassungen und Anreize müssen darauf abzielen, den kombinierten Verkehr für die Unternehmen, die über die Auswahl der Verkehrsträger entscheiden, d. h. für Verlader oder Unternehmen, die die Beförderungen im kombinierten Verkehr organisieren, attraktiver zu machen.

Anpassungen und Anreize können Maßnahmen umfassen, die sich auf Folgendes auswirken:

- a) Organisation von Beförderungen im kombinierten Verkehr und Teilen davon, einschließlich Zuweisung von Infrastruktur und Terminkapazität und Vorrang für den intermodalen Verkehr; besseres Management von Störungen während Bauarbeiten an der Infrastruktur, einschließlich der diesbezüglichen Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten; Vereinfachung der nationalen und lokalen Verwaltungsverfahren, einschließlich der Verfahren, die in der Vorbereitungsphase einer Beförderung sowie während der Beförderung gelten;
- b) wettbewerbsfähige Kosten des intermodalen Verkehrs, einschließlich Straßenbenutzungsgebühren und anderer Gebühren, Steuern oder Abgaben im Zusammenhang mit der Nutzung von Verkehrs- und intermodaler Infrastruktur sowie Staugebühren;
- c) Gebühren für externe Kosten im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ für emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 3 Nummern 11 und 12 der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates² im intermodalen Verkehr;
- d) Maßnahmen zur Erleichterung des Zugangs kleiner und mittlerer Unternehmen zum intermodalen Markt, z. B. Erleichterung der Miete oder des Leasings intermodaler Ladeeinheiten, auch durch Garantien; Erleichterung der Nutzung intermodaler Planungsplattformen oder von Plattformen für die Sammelverladung, unter anderem durch Schulungs- und Sensibilisierungskampagnen;

¹ 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>).

² Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- e) Planungs- und Pachtbedingungen für Grundstücke, die für die Entwicklung intermodaler Umschlagterminals geeignet sind.

Teil II: Unterstützungsmaßnahmen für verstärkte Modernisierung oder Nutzung von Technologien zur Verbesserung der Effizienz von Beförderungen im intermodalen Verkehr

Maßnahmen zur Unterstützung der Modernisierung oder Nutzung von Technologien zur Verbesserung der Effizienz von Beförderungen im intermodalen Verkehr gemäß Artikel 3a Absatz 2 Buchstabe b können beispielsweise durch Erleichterung oder Unterstützung folgender Maßnahmen umgesetzt werden:

- a) Identifizierung der im kombinierten Verkehr verwendeten Sattelanhänger gemäß den internationalen Normen ISO6346 oder EN13044;
- b) Verstärkung der nicht kranbaren Sattelanhänger, damit sie kranbar werden, oder eine Beihilfe für den Erwerb kranbarer Sattelanhänger;
- c) Verzicht auf Zulassungsgebühren und Kraftfahrzeugsteuern für kranbare Sattelanhänger in Normgröße;
- d) Integration vernetzter Systeme und Automatisierung im kombinierten Verkehr, digitale Logistik, damit zusammenhängende Informations- und Kommunikationstechnologien und intelligente Verkehrssysteme, die für das reibungslose Funktionieren des intermodalen Verkehrs erforderlich sind, wie z. B. Unterstützung von Investitionen in Fotogates für intermodale Umschlagterminals und automatischer Check-in-/Check-out;
- e) Maßnahmen zur Erleichterung der Einführung eines intermodalen Frachtbriefs in ihrem Hoheitsgebiet;
- f) emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge oder Schiffe oder Umschlagrüstung im kombinierten Verkehr;
- g) Zubehör für die vorhandene Technologie für den Containerumschlag, um den Umschlag von Sattelanhängern zu ermöglichen, wie z. B. Greifzangen für Portalkräne zum vertikalen Umschlag von Sattelanhängern.“