

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 78/1015/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlagen von Krafträdern ⁽¹⁾

*KOM(85) 228 endg.**(Von der Kommission dem Rat vorgelegt am 13. Mai 1985)**(85/C 139/02)*

(Änderung des Dok. KOM(85) 438 endg. im Hinblick auf die Stellungnahme des Europäischen Parlaments)

Zweiter Erwägungsgrund:

Zwischen den Worten „Krafträder“ und „herabgesetzt“ sind die Worte „auf etwa 80 dB(A)“ einzufügen.

Artikel 2 und 3:

Jeweils dort, wo die Richtlinie 78/1015/EWG erwähnt wird, sind sofern nicht schon vorhanden die Worte „der durch diese Richtlinie geänderten“ einzufügen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 263 vom 2. 10. 1984, S. 5.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

*KOM(85) 211 endg.**(Von der Kommission dem Rat vorgelegt am 22. Mai 1985)**(85/C 139/03)*

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

Die Anwendung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates ⁽¹⁾, geändert durch die Richtlinie 82/603/EWG ⁽²⁾, hat positive Ergebnisse gebracht.

auf Vorschlag der Kommission,

Die Förderung des kombinierten Verkehrs liegt im öffentlichen Interesse.

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 48 vom 22. 2. 1975, S. 31.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 247 vom 23. 8. 1982, S. 6.

Die stetige Entwicklung des kombinierten Verkehrs in den letzten Jahren erfordert eine Anpassung der gemeinschaftlichen Regelungen, um die durch die veränderten Techniken gebotenen Möglichkeiten besser ausschöpfen zu können.

Die Entwicklung der Beförderungen auf den Binnenwasserstraßen ließe sich merklich beeinflussen, wenn die Zonen für die Freistellungen des Vor- und Nachlaufs auf der Straße im Umkreis der Belade- und Entladeplätze erweitert werden könnten.

Es ist zweckdienlich, den Zugang des Werkverkehrs zum kombinierten Verkehr zu erleichtern.

Um den kombinierten Verkehr zu fördern, ist er von gewissen Beschränkungen bei der Benutzung der Straße an gewissen Tagen oder innerhalb gewisser Zeiträume zu befreien —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 1 Absatz 1 dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— kombinierter Verkehr in der Binnenschiffahrt, die Beförderung von Lastkraftwagen, Anhängern, Sattelanhängern mit oder ohne Zugmaschine, Wechselaufbauten und von Containern von mindestens 20 Fuß in der Binnenschiffahrt zwischen Mitgliedstaaten mit Zu- und Ablauftransporten auf der Straße im Radius von höchstens 150 km Luftlinie von den Binnenwasserumschlagplätzen.“

2. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wenn die Grenze vor Beginn der Beförderung auf der Eisenbahn oder der Binnenwasserstraße auf der Straße überschritten wird, so können die Mitgliedstaaten vom Verkehrsunternehmer den Nachweis in Form eines entsprechenden Papiers dafür verlangen, daß für die Beförderung des Motorfahrzeugs, des Lastkraftwagens, des Anhängers, des Sattelanhängers, oder von deren Wechselaufbauten sowie des Containers von mindestens 20 Fuß auf der Eisenbahn oder auf einem Binnenschiff ein Platz reserviert worden ist“.

3. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Wird ein Anhänger oder Sattelanhänger, der Eigentum eines Werkverkehrs im kombinierten Verkehr be-

treibenden Unternehmens ist, im Nachlauf bzw. auf der Anfangsstrecke bei der Rückfahrt von einem Zugfahrzeug gezogen, das im Eigentum eines gewerblichen Verkehrs betreibenden Unternehmens steht, so braucht für diese Beförderungen das in Artikel 3 vorgesehene Dokument nicht vorgelegt zu werden, jedoch ist ein Dokument zum Nachweis der mit der Eisenbahn oder mit einem Binnenschiff zurückgelegten oder zurückzulegenden Strecken beizubringen“.

4. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 11

Der Nach- oder Vorlauf im kombinierten Straßen-/Schienenverkehr oder im kombinierten Verkehr mit Binnenschiffen gilt, in Abweichung von der Definition der ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 ⁽¹⁾, als Beförderung im Werkverkehr, wenn die auf der Straße zurückgelegte Strecke mit einem Zugfahrzeug durchgeführt wird, das im Eigentum eines Unternehmens steht, oder von diesem auf Raten gekauft oder gemietet ist und von einem Fahrer des Unternehmens gelenkt wird, und wenn dieses Unternehmen

— zur selben wirtschaftlichen Einheit gehört wie das versendende Unternehmen,

— oder Empfänger oder Versender der beförderten Güter ist, sofern der Vor- beziehungsweise Nachlauf auf der Straße jeweils

eine Beförderung im Werkverkehr im Sinne der genannten Richtlinie darstellt.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 70, 6. 8. 1962, S. 2005/62.“

„Artikel 12

Vor- und Nachlauf im Rahmen einer kombinierten Beförderung Straße/Schiene oder mit Binnenschiffen werden von den allgemeinen für gewisse Tage und Zeiträume von den überörtlichen Behörden festgelegten Beschränkungen für Straßentransporte befreit“.

5. Artikel 11 wird Artikel 13.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem 1. Juli 1986 nachzukommen. Sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.