

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über das Programm zur
Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über intermodale
Ladeeinheiten

KOM(2003) 155 endg.; Ratsdok. 8523/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 28. April 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 9. April 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 541/95 = AE-Nr. 952417 und AE-Nr. 992153
sowie Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969.

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs

1. EINLEITUNG

Im September 2001 hat die Kommission ihr Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“¹ vorgelegt. Darin wird eine Reihe ehrgeiziger Ziele festgelegt, um Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Mobilität auch im Jahr 2010 zu gewährleisten. Der Kurzstreckenseeverkehr kann beim Erreichen dieser Ziele offensichtlich eine zentrale Rolle spielen. Er kann dazu beitragen, den im Weißbuch prognostizierten Anstieg des Schwerlastverkehrs (50%) zu bremsen, eine ausgewogenere Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger zu erreichen und Engpässe im Landverkehr zu umgehen; daneben ist er sicher und nachhaltig.

Die politische Überzeugung, dass der Kurzstreckenseeverkehr eine der Prioritäten der Europäischen Union ist, wurde auch bei der inoffiziellen Zusammenkunft der Verkehrsminister der Europäischen Union im spanischen Gijón im Juli 2002 bekräftigt.

2. KURZSTRECKENSEEVERKEHR — EINE WACHSTUMSINDUSTRIE

Bereits heute ist der Kurzstreckenseeverkehr sehr erfolgreich und die einzige Verkehrsart, die die Fähigkeit bewiesen hat, mit dem Wachstum des Straßenverkehrs Schritt zu halten. Nach Tonnenkilometern werden 41% des europäischen Verkehrsaufkommens vom Kurzstreckenseeverkehr bewältigt, der Anteil des Straßenverkehrs beträgt 41%². Seine Wachstumsrate übersteigt jene der Industrieproduktion der Europäischen Union, und seine Tonnenkilometerleistung stieg in den neunziger Jahren um 38% (Straßenverkehr: 40%, vgl. Abbildung 1).

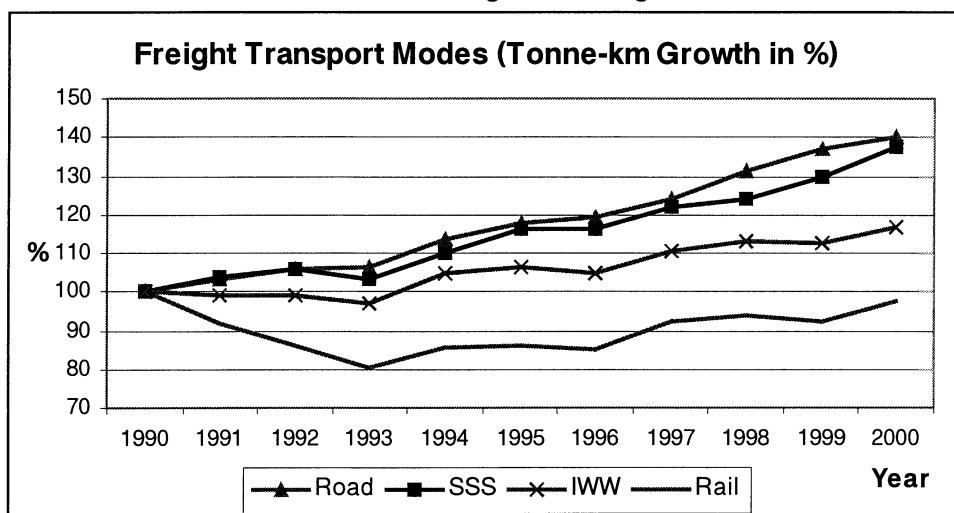


Abb. 1: Anstieg der Tonnenkilometerleistung 1990-2000 in Straßenverkehr, Kurzstreckenseeverkehr, Binnenschiffs- und Schienenverkehr (in %)³.

¹ KOM(2001) 370 endg. vom 12.9.2001.

² Daten für das Jahr 2000, ohne Berücksichtigung von Pipelines. Quelle: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

³ Quelle: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

3. WIE KANN DER ERFOLG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS WEITER AUSGEBAUT WERDEN?

Damit das Potenzial des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa umfassend genutzt werden kann, muss dieser erfolgreich in Logistikketten eingebunden werden und kontinuierliche Haus-zu-Haus-Beförderungen anbieten. Solche Logistikketten müssten von Einzelunternehmen geleitet und kommerzialisiert werden, die Dienste nach dem Konzept „Alles aus einer Hand“ anbieten. Sie sollten für den Kunden eine einzige Anlaufstelle bereitstellen, die für die gesamte intermodale Transportkette zuständig ist. Außerdem sollte das Prinzip der Komplementarität an die Stelle der Rivalität zwischen den Verkehrsarten treten, da deren Zusammenarbeit in Transportketten, die sich auf mehr als einen Verkehrsträger erstrecken, von wesentlicher Bedeutung ist.

Die vollständige Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in intermodale Haus-zu-Haus-Beförderungsketten muss noch erreicht werden. Dies ist in erster Linie von der Industrie zu leisten, aber Maßnahmen auf anderer Ebene können diesen Prozess fördern und folgende strukturelle Hindernisse beseitigen, die einer rascheren Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs im Wege stehen:

- Er gilt zu Unrecht noch immer als überholte Industrie.
- Er ist mit komplexen Verwaltungs- und Dokumentationsverfahren behaftet.
- Er setzt höhere Effizienz in Häfen voraus.
- Er benötigt fortgeschrittene technische Lösungen für Schiffe, Häfen, Ladeeinheiten und Telematiknetze.

Zur Beseitigung der Hindernisse und Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa wurde bereits eine Reihe von Gemeinschaftsmaßnahmen ergriffen bzw. geplant. Einige Beispiele:

- Annahme der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft⁴;
- Vorschlag für ein neues Förderprogramm „Marco Polo“⁵
- Vorschlag für eine Richtlinie über intermodale Ladeeinheiten⁶
- Einführung des Konzepts der „Hochgeschwindigkeitsseewege“ im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010;

Eine wichtige Quelle für Daten zum Kurzstreckenseeverkehr für die Jahre 1995-2000 waren 22 Mitglieder der Organisation Europäischer Seehäfen ESPO (*European Sea Ports Organisation*): Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen, Dublin, Dünkirchen, Genua, Gdingen, Göteborg, Hamburg, Helsinki, Kookola, La Spezia, Lissabon, Lübeck, Oslo, Piräus, Pori, Rotterdam, Savona Vado, Stettin und Valencia. Die Kommission dankt den Beteiligten für ihre wertvollen Beiträge und der ESPO für die Koordinierung der Datenerfassung.

⁴ Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31.

⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Güterverkehrssystems; KOM(2002) 54 endg. vom 4.2.2002.

⁶ Anlage zu dieser Mitteilung.

- Vorschlag für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste⁷;
- Veröffentlichung eines Leitfadens für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr⁸;
- Einführung des neuen EDV-gestützten Versandverfahrens (NCTS) im Zollgutversand;
- Aktionsprogramme Zoll 2002 und 2007⁹ und RALFH-Projekt¹⁰, finanziert im Rahmen des Programms „Zoll 2002“;
- Weiterentwicklung von Thematiknetzen für Häfen und den Kurzstreckenseeverkehr.

4. WARUM EIN FÖRDERPROGRAMM?

Damit die im Weißbuch genannten Ziele erreicht werden können, sind größere Anstrengungen aller Beteiligten zur stärkeren Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs notwendig. Außerdem wurde bei der inoffiziellen Zusammenkunft der Verkehrsminister der Europäischen Union in Gijón im Juni 2002 die Möglichkeit erörtert, über die zur Entwicklung der politischen Priorität des Kurzstreckenseeverkehrs zentralen Fragen einen Aktionsplan vorzulegen. Eine solche Initiative ist nach Auffassung der Kommission gerechtfertigt.

Mit dieser Mitteilung wird ein Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs vorgelegt. Es besteht aus 14 einzelnen Aktionen, die jeweils in Maßnahmen untergliedert sind. In Bezug auf die Maßnahmen wird neben einem Zeitplan angegeben, wer für deren Durchführung zuständig ist. Die Aktionen können folgendermaßen in legislative, technische und operative Aktionen untergliedert werden:

A. Legislative Aktionen

1. Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (IMO-FAL);
2. Umsetzung des Programms „Marco Polo“;
3. Normung und Harmonisierung intermodaler Ladeeinheiten;
4. Hochgeschwindigkeitsseewege
5. Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Kurzstreckenseeverkehrs

B. Technische Aktionen

6. Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr

⁷ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste, KOM(2001) 35 endg. vom 13.2.2001 in der durch KOM(2002) 101 endg. vom 19.2.2002 geänderten Fassung.

⁸ Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr, SEK(2002) 632 vom 29.5.2002.

⁹ Entscheidung Nr. 253/2003/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.2.2003 über ein Aktionsprogramm für das Zollwesen der Gemeinschaft ("Zoll 2007"), ABl. L 36 vom 12.2.2003, S. 1.

¹⁰ RALFH = Kontaktgruppe der Zollverwaltungen nördlicher Häfen in der Europäischen Union: Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Felixstowe und Hamburg. Ziel des Projekts ist die Verbesserung der praktischen Zusammenarbeit von Häfen in Zollfragen.

7. Ermittlung und Beseitigung von Hindernissen, die einem größeren Erfolg des Kurzstreckenseeverkehrs entgegenstehen;
8. Angleichung einzelstaatlicher Anwendungen und Automatisierung der gemeinschaftlichen Zollverfahren;
9. Forschung und technologische Entwicklung.

C. Operative Aktionen

10. „Verwaltung aus einer Hand“
11. Gewährleistung einer zentralen Rolle der Ansprechpartner für den Kurzstreckenseeverkehr („Short Sea Shipping Focal Points”)¹¹
3. Gewährleistung des guten Funktionierens und orientierender Unterstützung der Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr („Short Sea Promotion Centres”)¹²;
12. Propagierung des Kurzstreckenseeverkehrs als attraktive Beförderungsalternative;
13. Erhebung statistischer Informationen.

* * * * *

¹¹ Hierbei handelt es sich um Vertreter einzelstaatlicher Seeverkehrsbehörden, die für den Kurzstreckenseeverkehr zuständig sind.

¹² Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr sind industriegestützte, unparteiische Organisationen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs.

**PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES
KURZSTRECKENSEEVERKEHRS**

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 1

IMO FAL

Um den Aufwand im Rahmen der Verwaltungs- und Dokumentationsverfahren zu verringern, haben das Europäische Parlament und der Rat im Dezember 2001 einen Vorschlag der Kommission zur Harmonisierung bestimmter Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (Richtlinie „IMO-FAL“)¹³ angenommen. Diese Richtlinie ist ein unmittelbares Ergebnis der Arbeit zur Beseitigung der ermittelten Engpässe. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die genormten IMO FAL-Formulare zu akzeptieren, wenn die relevanten Informationen zur Ankunft und Abfahrt eines Schiffs damit erhoben werden können. Das bedeutet, dass die Vielfalt der unterschiedlichen einzelstaatlichen Formulare nun durch eine einheitliche Reihe von Formularen ersetzt wird. Die Richtlinie hat spätestens ab dem 9. September 2003 praktische Auswirkungen, da die Mitgliedstaaten zu diesem Zeitpunkt die zu deren Umsetzung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft gesetzt haben müssen.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

- | | |
|----|---|
| 1. | Praktische Anwendung und Durchsetzung der Richtlinie, Gewährleistung ihres ordnungsgemäßen Funktionierens.

<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen und Mitgliedstaaten.

<u>Zeitpunkt:</u> Erste Phase: Bis 9. September 2003, danach: Dauerhaft. |
| 2. | Erleichterung des Übergangs zum neuen Rahmen durch Bereitstellung der IMO FAL-Formulare auf der Internetseite der Kommission zum Kurzstreckenseeverkehr ¹⁴ , so dass die Formulare allgemein zugänglich sind, heruntergeladen und zur sofortigen Verwendung am Computer ausgefüllt und/oder ausgedruckt werden können.

<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen.

<u>Zeitpunkt:</u> Bis Mitte 2003. |
| 3. | Reeder, Agenten und andere Beteiligte über die von der Richtlinie eröffneten Möglichkeiten unterrichten.

<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen, Mitgliedstaaten, Industrieverbände, Ansprechpartner und Förderzentren.

<u>Zeitpunkt:</u> Bis 9. September 2003. |

¹³ S. Fußnote 4.

¹⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/ssss/index_en.htm.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 2

MARCO POLO

Eines der wichtigsten Instrumente zu Unterstützung der Anlaufphase von Kurzstreckenseeverkehrsprojekten in der Gemeinschaft war das Programm „Pilotaktionen für den kombinierten Verkehr“ (PACT). Ein erheblicher Anteil der im Rahmen des Programms bereitgestellten Finanzmittel entfiel auf den Kurzstreckenseeverkehr, dem das Programm so zugute kam.

Das Programm PACT lief Ende 2001 aus. Im Februar 2002 schlug die Europäische Kommission ein Folgeprogramm¹⁵ vor. Das neue Programm „Marco Polo“ wird einen erheblichen Beitrag zur Verwirklichung der Intermodalität in Europa leisten. Das Programm soll mit einem veranschlagten Jahresbudget von 18,75 Mio. EUR¹⁶ dazu beitragen, jährlich ein Verkehrsaufkommen von 12 Mrd. Tonnenkilometer auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und Binnenwasserstraßen zu verlagern. Der Rat der Europäischen Union hat im Dezember 2002 eine politische Einigung zu dem Vorschlag erzielt.

Der Initiative „Hochgeschwindigkeitsseewege“ (siehe Aktionsblatt 4) als neuer Maßnahme müsste das Programm „Marco Polo“ bei der Aufnahme neuer Dienste in vollem Umfang zugute kommen.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Praktische Durchführung des Programms „Marco Polo“ ab 2003, so dass innovative und wichtige Kurzstreckenseeverkehrsprojekte finanziell unterstützt werden können.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Europäisches Parlament, Mitgliedstaaten und Industrie.

Zeitpunkt: Jährlich, bis 2010 (Budget ursprünglich für vier Jahre vorgesehen).

2. Umfassende Nutzung der von „Marco Polo“ eröffneten Möglichkeiten für den Anschub rentabler und funktionierender Kurzstreckenseeverkehrsdienste auf den Hochgeschwindigkeitsseewegen oder außerhalb derselben.

Zuständig: Kommissionsdienststellen und Industrie.

Zeitpunkt: Jährlich, bis 2010 (Budget ursprünglich für vier Jahre vorgesehen).

¹⁵ S. Fußnote 5.

¹⁶ Für den Zeitraum 1.1.2003 - 31.12.2006 vorgesehenes Budget.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 3

INTERMODALE LADEEINHEITEN

Die Verbesserung intermodaler Ladeeinheiten (Container und Wechselbehälter) ist eine der im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 vorgeschlagenen Maßnahmen. Die gegenwärtige Vielfalt unterschiedlicher Auslegungen dieser Ladeeinheiten verursacht Reibungskosten und Verzögerungen beim Umschlag zwischen Verkehrsträgern. Diese Schwierigkeiten sollten durch die Harmonisierung bestimmter Merkmale der Ladeeinheiten wie zum Beispiel der Eckbeschläge an der Ober- bzw. Unterseite oder Schwanenhals-Aussparungen („Gooseneck-Tunnel“), überwunden werden. Darüber hinaus sind Wechselbehälter in der Regel nicht stapelbar und deshalb nicht seeverkehrstauglich. Andererseits werden bei der Verwendung von Containern die im Straßenverkehr zulässigen Höchstabmessungen nicht voll ausgenutzt¹⁷. Die Normung einer europäischen Ladeeinheit, die die Stapelbarkeit von Containern mit dem palettenbreiten Frachtraum von Wechselbehältern kombiniert, könnte hier zu einer Lösung führen.

Die Kommission hat sich mit intermodalen Ladeeinheiten befasst und legt dieser Mitteilung einen Legislativvorschlag bei. Dieser Vorschlag kommt dem Seeverkehr zugute, weil er zum Abbau der durch Reibungsverluste verursachten Kosten beim Hafenumschlag beiträgt und dem Kurzstreckenseeverkehr Anteile am Markt der Beförderung von Wechselbehältern erschließt, der bislang dem Landverkehr vorbehalten war.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Annahme des Vorschlags über die Interoperabilität intermodaler Ladeeinheiten und möglichst rasche Umsetzung desselben.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Europäisches Parlament und Industrie.

Zeitpunkt: Erste Phase bis 2004. Danach dauerhaft.

¹⁷ Vgl. 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, in der berichtigten und geänderten Fassung.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 4

HOCHGESCHWINDIGKEITSSEEWEGE

Den Begriff „Hochgeschwindigkeitsseewege“ hat die Kommission im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 eingeführt. Die Hochgeschwindigkeitsseewege sollten die wichtigsten Engpässe im Landverkehr entlasten und die logistische Integration des Kurzstreckenseeverkehrs fördern.

Die Hochgeschwindigkeitsseewege sollten es ermöglichen, Engpässe im europäischen Landverkehr als Teil umfassender Haus-zu-Haus-Logistikketten zu umgehen. Beispiele für solche Engpässe sind die Alpen und die Pyrenäen. Die Umgehung dieser natürlichen Engpässe durch den Kurzstreckenseeverkehr würde sich sowohl auf den Mittelmeerraum als auch auf die Länder nördlich dieser Gebirge auswirken. Derzeit wird geprüft, ob es sinnvoll ist, vom Menschen geschaffene Engpässe einzubeziehen.

Auf den Hochgeschwindigkeitsseewegen sollten effiziente, regelmäßige Dienste mit hoher Frequenz angeboten werden, die mit dem Straßenverkehr im Hinblick auf Beförderungsdauer und -kosten konkurrieren können. Die an die Hochgeschwindigkeitsseewege angeschlossenen Häfen sollten über angemessene Verbindungen zum Hinterland verfügen und den Kunden des Kurzstreckenseeverkehrs hochwertige Dienste (einschließlich reibungsloser Verwaltungsverfahren) bieten. Der Telematikverbund zwischen Häfen und Schiffskommunikationssystemen (wie *Vessel Traffic Management and Information Systems* — VTMIS) sollte ausgedehnt und interoperabel gemacht werden, um lokal verbreitete Systeme in ein europäisches Netz einzubinden.

Kostenschätzungen zufolge wäre die Einrichtung neuer Seeverkehrs-Linienverbindungen offenbar mit deutlich niedrigeren Kosten verbunden als der Bau entsprechender Landverkehrsinfrastrukturen.

Die Kommission arbeitet derzeit die Einzelheiten der Hochgeschwindigkeitsseewege aus. Die nächste Überarbeitung der Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze¹⁸ (TEN-T) Ende 2003 wäre natürlich eine Gelegenheit, diese Einzelheiten vorzustellen. Die Überarbeitung wird derzeit in einer Hochrangigen Gruppe vorbereitet, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und Beitrittsländer zusammensetzt und in der Karel Van Miert, ehemaliger Vizepräsident und für Verkehr zuständiges Mitglied der Kommission, den Vorsitz führt.

Nach seiner Fertigstellung könnte der Rahmen für die TEN-T Infrastrukturinvestitionen im Hinblick auf die Hochgeschwindigkeitsseewege fördern, zum Beispiel Hafeninfrastrukturen und die Anbindung von Häfen an das Hinterland. Außerdem könnte das neue Programm „Marco Polo“ (vgl. Aktionsblatt 2) die Aufnahme neuer Dienste auf Seeverkehrswegen fördern, sofern diese den Anforderungen des Programms gerecht werden.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

¹⁸ Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1, in der durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG, ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1, geänderten Fassung.

1. Abschluss der Beratungen über die Hochgeschwindigkeitsseewege, um deren Unterstützung für die Marktteure interessanter zu machen und auf das Erreichen der im Weißbuch genannten Ziele hin zu arbeiten.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Mitgliedstaaten und Industrie.

Zeitpunkt: Bis Mitte 2003.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 5

VERBESSERUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

Der Seeverkehr ist weitaus energieeffizienter und verursacht pro Tonne Fracht oder befördertem Passagier in der Regel auch geringere Umweltbelastungen als andere Verkehrsarten. Eine Verkehrsverlagerung auf den Kurzstreckenseeverkehr könnte beispielsweise ein wichtiger Bestandteil der Gemeinschaftsstrategie zur Erfüllung der vom Kyoto-Protokoll¹⁹ auferlegten Verpflichtungen sein.

Die gute Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs wird allerdings insbesondere durch die Schwefeldioxid-Emissionen (SO₂) beeinträchtigt, die bedeutend höher liegen als bei anderen Verkehrsträgern.

Die IMO-Konferenz vom September 1997 hat neue Maßnahmen zur Verringerung der Schwefeloxidemissionen in Schiffsabgasen²⁰ verabschiedet (neuer Anhang VI zu MARPOL 73/78). Die Konferenz hat auch Bestimmungen verabschiedet, die die Einrichtung besonderer „Kontrollgebiete für SO_x-Emissionen“ ermöglichen, in denen geringere Emissionswerte gelten. Als solche Gebiete wurden der Ostsee, die Nordsee und der Ärmelkanal ausgewiesen²¹. Das Ratifizierungsverfahren des neuen Anhangs ist noch nicht abgeschlossen und neue Maßnahmen sind bislang noch nicht weltweit in Kraft getreten.

Im November 2002 hat die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Verringerung des Schwefelgehalts von in der Europäischen Union verwendeten Schiffskraftstoffen²² vorgelegt. Der Vorschlag stützt sich zum Teil auf die nach Anhang VI zu MARPOL 73/78 eingerichteten „Kontrollgebiete für SO_x-Emissionen“, geht aber auch darüber hinaus. Gleichwohl ist der Vorschlag Teil einer umfassenderen europäischen Strategie, mit der gewährleistet werden soll, dass die Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs gegenüber dem heutigen Stand noch weiter verbessert wird²³.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Kurzstreckenseeverkehrs durch Unterstützung und Weiterverfolgung der von der Kommission vorgelegten Strategie; dies schließt die Annahme und Umsetzung des Legislativvorschlags zur Verringerung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen ein.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Europäisches Parlament, Mitgliedstaaten und Industrie.

Zeitpunkt: Erste Ergebnisse bis 2005. Danach dauerhaft.

¹⁹ Die Europäische Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten haben das Kyoto-Protokoll im Mai 2002 ratifiziert.

²⁰ Der Schwefelgehalt von auf Schiffen verwendetem Schweröl darf 4,5% m/m nicht überschreiten.

²¹ Der Schwefelgehalt von auf Schiffen verwendetem Schweröl darf 1,5% m/m nicht überschreiten. Andernfalls müssen Schiffe die SO_x-Emissionen mittels anderer Techniken begrenzen.

²² Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG im Hinblick auf den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, KOM(2002) 595 endg. vom 20.11.2002.

²³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat - Eine Strategie der Europäischen Union zur Reduzierung atmosphärischer Emissionen von Seeschiffen, KOM(2002) 595 endg. vom 20.11.2002.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 6

Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr

Zollverfahren werden größtenteils als zu kompliziert und der Attraktivität des Kurzstreckenseeverkehrs abträglich empfunden. Ein solcher Gemeinplatz zieht freilich keine konkreten Verbesserungen nach sich. Um praxisorientierte Lösungen zu finden, müssen die spezifischen Elemente, die Schwierigkeiten verursachen können, ermittelt werden.

Deshalb haben die Kommissionsdienststellen im Mai 2002 einen Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr²⁴ veröffentlicht. Dieser dient zwei Zwecken:

- Erläuterung der Zollverfahrensregeln für den Kurzstreckenseeverkehr einschließlich der Möglichkeiten einer Anwendung vereinfachter Verfahren;
- Schaffung einer überschaubaren Grundlage zur Ermittlung eventuell notwendiger konkreter Änderungen oder weiterer Vereinfachungen.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Konsultationen mit der Industrie, den Ansprechpartnern und den Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr über den Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr. Gestützt auf die Ergebnisse der Konsultationen ist zu untersuchen, ob Änderungen der Zollverfahrensregeln vorgenommen werden können oder ob bestimmte Punkte im Rahmen der Initiativen zur Angleichung der Anwendung gemeinschaftlicher Zollverfahrensregeln auf einzelstaatlicher Ebene und zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen nationalen Zollstellen behandelt werden können (vgl. Aktionsblatt 8, Maßnahme 1).

Zuständig: Kommissionsdienststellen.

Zeitpunkt: Bis zweite Jahreshälfte 2003.

2. Es ist zu klären, in welchem Umfang die durch die derzeit geltenden Zollverfahrensregeln eröffneten Vereinfachungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden (insbesondere jene für zugelassene Linienverkehrsdienste sowie für zugelassene Versender/Empfänger). Sofern derzeitige Vereinfachungsregelungen nicht angewandt werden, sind die Gründe hierfür zu ermitteln und mögliche Änderungen der Zollverfahrensregeln zu prüfen. Prüfung technischer Maßnahmen zur Vereinfachung von Zolleinrichtungen.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Industrie, Ansprechpartner und Förderzentren.

Zeitpunkt: Bis zweite Jahreshälfte 2003.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 7

ERMITTLUNG UND BESEITIGUNG VON HINDERNISSEN, DIE EINEM GRÖßEREN ERFOLG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS ENTGEGENSTEHEN

Seit Dezember 1999 arbeitet die Kommission an der Erstellung einer Liste von Hindernissen, die der Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs entgegenstehen. Dabei werden auch Ideen für die mögliche Beseitigung dieser Engpässe und Hindernisse sowie bewährte Verfahren erfasst.

Die ermittelten Hindernisse können in fünf Kategorien eingeteilt werden:

- Der Kurzstreckenseeverkehr gilt zu Unrecht noch immer als überholte Industrie.
- Seine vollständige Integration in die intermodale Logistikkette konnte noch nicht erreicht werden.
- Er ist mit komplexen Verwaltungs- und Dokumentationsverfahren behaftet.
- Er setzt höhere Effizienz in Häfen voraus.
- Die Anwendung von Regeln und Verfahren unterscheidet sich von Land zu Land.

Einige der Hindernisse werden bereits angegangen (z.B. einheitliche Meldeformulare für Schiffe, Effizienzsteigerung und Kostensenkung im Hafenbetrieb, Standardisierung von Ladeeinheiten). Die Beseitigung ermittelter oder vermuteter Hindernisse wird auf verschiedenen Ebenen — EU, Mitgliedstaaten, regionale und lokale Ebene — betrieben.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

- | | |
|----|---|
| 1. | Systematische Prüfung der Hindernisse Punkt für Punkt zum Zwecke ihrer Beseitigung.
<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen mit Ansprechpartnern und Förderzentren in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Industrie.
<u>Zeitpunkt:</u> Bis Ende 2003. |
| 2. | Etwaige weitere Hindernisse, die der Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs im Wege stehen, sind zu ermitteln, und es ist auf Lösungen für deren Beseitigung hinzuarbeiten.
<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen, Ansprechpartner, Industrie und Förderzentren.
<u>Zeitpunkt:</u> Dauerhaft. |
| 3. | Verbesserung der Effizienz von Hafendiensten durch Annahme des Vorschlags für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste ²⁵ und möglichst baldige Umsetzung derselben.
<u>Zuständig:</u> Mitgliedstaaten, Europäisches Parlament und Industrie.
<u>Zeitpunkt:</u> Erste Ergebnisse bis Ende 2003. Danach dauerhaft. |

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 8

ANGLEICHUNG EINZELSTAATLICHER ANWENDUNGEN UND AUTOMATISIERUNG DER GEMEINSCHAFTLICHEN ZOLLVERFAHREN

Zollverfahren sind ein wichtiger Aspekt des Kurzstreckenseeverkehrs, da ein von einem EU-Hafen auslaufendes und einen anderen EU-Hafen anlaufendes Schiff das gemeinschaftliche Zollgebiet mit dem Ziel des erneuten Eintritts bei Ankunft im Zielhafen verlässt. Die beförderten Waren verlieren normalerweise ihren Gemeinschaftsstatus, sofern dieser Status nicht durch ein Statusdokument nachgewiesen oder im Zuge eines Transitverfahrens beibehalten wird. Dieser Umstand ist ein zusätzlicher Nachteil für den Kurzstreckenseeverkehr gegenüber dem Landverkehr, bei dem ein solcher Verlust des Gemeinschaftsstatus bei Beförderungen zwischen EU Mitgliedstaaten in der Regel nicht eintritt, sofern kein Drittland durchquert wird.

Die derzeitige Entwicklung hin zu einer elektronischen Übertragung von Zoll Daten („e-Customs“) dürfte für den Kurzstreckenseeverkehr vorteilhaft sein, indem sie die notwendigen Verfahren zur Deklaration der Fracht beschleunigt und vereinfacht.

Einer der ersten Schritte der „e-Customs“-Initiative wird darin bestehen, dass bald ca. 3000 Zolldienststellen in 22 Staaten das neue EDV-gestützte Versandverfahren (NCTS) umsetzen, wobei Verwaltungsakte bei Beförderungen mit dem Einheitspapier auf elektronische Verarbeitung umgestellt werden. Ein zweiter Schritt könnte darin bestehen, dass das System künftig auch auf Beförderungen ausgedehnt wird, die derzeit unter Anwendung der vereinfachten Verfahren für Verkehrsarten erfolgen, und sich so schrittweise zum Rückgrat von „e-Customs“ entwickelt.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

- | | |
|----|--|
| 1. | Angleichung der Anwendung gemeinschaftlicher Zollverfahrensregeln auf einzelstaatlicher Ebene und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen nationalen Zollstellen, insbesondere durch das Aktionsprogramm für das Zollwesen in der Gemeinschaft und die Kontaktgruppe der Zollverwaltungen nördlicher Häfen (RALFH) ²⁶ .

<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen und Mitgliedstaaten.

<u>Zeitpunkt:</u> Dauerhaft. |
| 2. | Einführung des NCTS für die Gemeinschaft und gemeinsame Transitverfahren.

<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen und Mitgliedstaaten.

<u>Zeitpunkt:</u> Bis Mitte 2003. |
| 3. | Fortsetzung legislativer Maßnahmen zur Umstellung der Verwaltung von Papier auf elektronische Verfahren im Hinblick auf die Schaffung eines nicht bürokratischen Umfelds, in dem die Verwendung von Papieren auf ein Mindestmaß beschränkt ist.

<u>Zuständig:</u> Kommissionsdienststellen und Mitgliedstaaten.

<u>Zeitpunkt:</u> Dauerhaft. |

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 9

FORSCHUNG UND TECHNOLOGISCHE ENTWICKLUNG (FTE)

Die Gemeinschaft führt ständig FTE-Maßnahmen durch, um den Kurzstreckenseeverkehr und die Hafenverfahren mittels neuester technologischer Innovationen zu fördern. Ziele der entsprechenden Forschungsarbeiten waren beispielsweise die Verbesserung der Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs. Vor Kurzem wurde ein Thematisches Netz für den Kurzstreckenseeverkehr eingerichtet, um Themen zu bearbeiten, die von unmittelbarer politischer Bedeutung sind.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Im Rahmen des Thematischen Netzes für den Kurzstreckenseeverkehr sind Aufgaben wahrzunehmen, die von unmittelbarer politischer Bedeutung für den Kurzstreckenseeverkehr sind:

- Vergleichende Studie der Kosten von Haus-zu-Haus-Beförderungen bei einzelnen Verkehrsarten;
- Vergleichende Studie der Umweltverträglichkeit von Haus-zu-Haus-Beförderungen im Kurzstreckenseeverkehr gegenüber anderen Verkehrsarten;
- Erstellung einer Entfernungsmatrix für die einfache Umrechnung verfügbarer Tonnendaten zum Kurzstreckenseeverkehr in Tonnenkilometer (in Abstimmung mit laufenden Arbeiten von Eurostat).

Zuständig: Das ausgewählte Konsortium in Abstimmung mit den Kommissionsdienststellen.

Zeitpunkt: Bis 2005 .

2. Nutzung des Sechsten FTE-Rahmenprogramms zur Entwicklung von:

- Innovationen bei der Konstruktion von Schiffen (insbesondere schnelle Ro-Ro-Schiffe und neue Typen schneller Lo-Lo-Schiffe, aber auch andere bauliche Optionen);
- Innovationen bei den Hafentechnologien;
- spezifische Ausrüstungen und Technologien für den Kurzstreckenseeverkehr;
- neue technologische Lösungen für Verwaltungsverfahren.

Zuständig: Kommissionsdienststellen.

Zeitpunkt: Bis 2007.

3. Verbreitung konkreter, klarer und verständlicher Ergebnisse von FTE-Projekten für den Seeverkehr in der weiteren Öffentlichkeit.

Zuständig: Kommissionsdienststellen.

Zeitpunkt: Dauerhaft.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 10

„VERWALTUNG AUS EINER HAND“

In den Mitgliedstaaten und Häfen sollten auf administrativer Ebene Maßnahmen ergriffen werden, um eine „Verwaltung aus einer Hand“²⁷ zu schaffen, mit der die Formalitäten bei der Ankunft, Abfahrt und Abfertigung von Schiffen weiter vereinfacht und beschleunigt werden könnten. Das muss ohne Beeinträchtigung der Sicherheit bewerkstelligt werden.

Eine „Verwaltung aus einer Hand“ kann in verschiedenen Formen erfolgen. Die Zahl der verschiedenen Behörden, deren Vertreter sich an Bord der Schiffe begeben, könnte begrenzt werden, indem die Erledigung bestimmter Formalitäten anderen Verwaltungsorganen, der Hafenverwaltung oder der Schiffsagentur übertragen wird, wie dies in einigen Mitgliedstaaten bereits der Fall ist. Anstelle der verstreuten Ansiedlung von Verwaltungsorganen im jeweiligen Hafengebiet oder sogar in Nachbarhäfen sollte in jedem Hafen eine einzige Anlaufstelle für Schiffe eingerichtet werden, bei der alle notwendigen Formalitäten erledigt werden können, mindestens jedoch eine Informationsstelle, die darüber Auskunft gibt, wie und wo welche Formalitäten am besten erledigt werden können. Überprüfungen durch verschiedene Kontrollstellen bedürfen in jedem Fall einer Koordinierung, um die Beeinträchtigung des Schiffsbetriebs durch dieselben so weit wie möglich zu reduzieren.

Zusätzlich zur Beschleunigung der Formalitäten für Schiffe sollte diese „Verwaltung aus einer Hand“ dazu beitragen, die mit der Anbindung des Hafengebiets an den Hinterlandverkehr (Straße, Schiene und Binnenwasserstraße) verbundenen Formalitäten zu beschleunigen.

Der Einsatz elektronischer Kommunikationsmittel unter Verwendung genormter Mitteilungen zwischen Schiff und Behörden sollte dringend entwickelt werden. Er sollte auf die gesamte Logistikkette ausgedehnt werden, wie dies für sicherheitsrelevante Verfahren der Fall wäre (vgl. Aktionsblätter 4 und 8).

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Propagieren des Konzepts der „Verwaltung aus einer Hand“ in Häfen, um die Anzahl der Verwaltungen, die sich an Bord der einzelnen Schiffe begeben und diese prüfen, zu verringern oder zumindest deren Tätigkeit zu koordinieren, und so den Hafenkunden eine einzige Anlaufstelle oder eine Informationsstelle für Verwaltungsformalitäten zu bieten.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Mitgliedstaaten, Hafenbehörden und Ansprechpartner.

Zeitpunkt: Dauerhaft.

2. Prüfung der Möglichkeiten zur Förderung dieser „Verwaltung aus einer Hand“, die durch die im Weißbuch angeregten Hochgeschwindigkeitsseewege (siehe Aktionsblatt 4) eröffnet werden.

Zuständig: Kommissionsdienststellen.

Zeitpunkt: Bis Ende 2003.

²⁷

Die „Verwaltung aus einer Hand“ wird auch als System der „einzigen Anlaufstelle“ bezeichnet.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 11

GEWÄHRLEISTUNG EINER ZENTRALEN ROLLE DER ANSPRECHPARTNER FÜR DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR ("SHORT SEA SHIPPING FOCAL POINTS")

Alle Küstenstaaten der Union sowie Norwegen und Island haben sogenannte Ansprechpartner für den Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt; dabei handelt es sich um Regierungsvertreter, die speziell für die Förderung und Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs zuständig sind. Sie haben sich seit 1999 auf europäischer Ebene zu einem Netz zusammengeschlossen, um die Erfordernisse einer Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu beobachten und diesbezüglich Anregungen und Lösungen einzubringen. Die Ansprechpartner kommen regelmäßig unter dem Vorsitz der Kommission zusammen. Die Kommission leistet ferner die Sekretariatsarbeit für diese Zusammenkünfte und stellt ein internetgestütztes Informationsinstrument (CIRCA)²⁸ zum Austausch von Informationen und Ideen zwischen den Sitzungen bereit. Im Hinblick auf die Erweiterung der Europäischen Union haben die Beitrittsstaaten Estland, Litauen, Polen und Slowenien (sowie der Beitrittskandidat Türkei) entsprechende Kontaktpersonen für den Kurzstreckenseeverkehr ernannt, und sie nehmen als Beobachter an den Arbeiten der Gruppe der Ansprechpartner teil.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Gewährleistung einer ständigen Zusammenarbeit zwischen den Ansprechpartnern für den Kurzstreckenseeverkehr und der Kommission durch Organisation regelmäßiger Zusammenkünfte und durch Aufrechterhaltung des Informationsflusses zwischen den Sitzungen mittels des internetgestützten Informationsinstruments CIRCA.

Zuständig: Kommissionsdienststellen und Ansprechpartner.

Zeitpunkt: Dauerhaft.

2. Die Einbindung der Beitrittsländer in die Arbeit der Ansprechpartner ist zu gewährleisten, damit diese von Anfang an dem Kurzstreckenseeverkehr zentrale Bedeutung beimessen, anstatt einseitig auf den Straßenverkehr zu setzen.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Ansprechpartner und Förderzentren.

Zeitpunkt: Möglichst bald.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 12

GEWÄHRLEISTUNG DES GUTEN FUNKTIONIERENS UND ORIENTIERENDER UNTERSTÜTZUNG DER FÖRDERZENTREN FÜR DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR („SHORT SEA PROMOTION CENTRES“)

Fast alle Küstenstaaten der Union sowie Norwegen und Polen verfügen über nationale Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr. Diese Förderzentren werden von Geschäftsinteressen geleitet und bieten ein praktisches Instrument zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs auf nationaler Ebene. Sie sind im Wesentlichen unabhängig von spezifischen Interessengruppen wie Reedereien und/oder Häfen, sie beraten Verkehrsnutzer und ermutigen sie zur Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs. Die nationalen Förderzentren werden derzeit im Europäischen Kurzstreckenseeverkehrsnetz (ESN)²⁹ organisiert, der ein gemeinsames Förderinstrument bietet. Durch die Vernetzung können die Zentren auch Informationen und bewährte Verfahren austauschen und praktische Empfehlungen in Bezug auf beide Endpunkte einer Beförderung im Kurzstreckenseeverkehr bieten. Die Kommission unterstützt diese Zentren, ihre Arbeit und ihre Vernetzung nachdrücklich.

VORGEGEHENE MASSNAHMEN

1. Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Funktionierens der Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr und ihres europäischen Netzes; Orientierung ihrer Arbeit in Richtung konkreter und praktischer Möglichkeiten zum Ausbau der Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs.
Zuständig: Kommissionsdienststellen in Zusammenarbeit mit den Förderzentren.
Zeitpunkt: Dauerhaft.
2. Die Arbeit der Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr und ihres europäischen Netzes soll politisch, praktisch und finanziell unterstützt werden.
Zuständig: Kommissionsdienststellen, Ansprechpartner, einzelstaatliche Behörden und Industrie.
Zeitpunkt: Für allgemeine Unterstützung und private finanzielle Förderung: Dauerhaft.
Für finanzielle Förderung der öffentlichen Hand: Bis die Zentren durch Mitgliedsbeiträge und anderweitige private Finanzierung Autonomie erreichen.
3. Ausdehnung des von einzelstaatlichen Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr erfassten Bereichs vom Gebiet der EU-Mitgliedstaaten auf die Beitrittsländer.
Zuständig: Kommissionsdienststellen, Ansprechpartner und Förderzentren.
Zeitpunkt: Möglichst bald.

4. Bereitstellung und gemeinsame Pflege eines internetgestützten Instruments (CIRCA)³⁰ zum Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten des Europäischen Kurzstreckenseeverkehrsnetzes und den Kommissionsdienststellen.

Zuständig: Kommissionsdienststellen und Förderzentren.

Zeitpunkt: Dauerhaft.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 13

PROPAGIERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS ALS ATTRAKTIVE BEFÖRDERUNGSAalternative

Eine wichtige Maßnahme zur Förderung der Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs besteht in der Korrektur seines Images; er darf nicht enger als altmodische und langsame Beförderungsart gelten, sondern muss der Realität gemäß als dynamisches Verbindungsglied in der Beförderungskette von Haus zu Haus gesehen werden. Der Kurzstreckenseeverkehr kann heute allgemein Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität, Regelmäßigkeit, Verkehrshäufigkeit sowie Frachtsicherheit in hohem Maße bieten. Die Verkehrsnutzer sollten sich dessen bei der Entscheidung für einen Verkehrsträger bewusst sein.

Um den entsprechenden Umbruch vollziehen zu können, müssen die Kurzstreckenseeverkehrsdienste einerseits dem modernen, dynamischen Image gerecht werden, und andererseits müssen insbesondere Verlagerer für die vom Kurzstreckenseeverkehr eröffneten Möglichkeiten sensibilisiert werden. Das muss in erster Linie von den betreffenden Industrien bewerkstelligt werden. Allerdings können auch Behörden und die Kommission erheblich hierzu beitragen.

Es sollte nicht übersehen werden, dass der Kurzstreckenseeverkehr nicht nur Güterverkehrsdienste erbringt, sondern im Rahmen von Linienverkehrsdiensten und Kreuzfahrten jährlich auch Millionen von Fahrgästen in Europa befördert. Dazu muss der Kurzstreckenseeverkehr den Fahrgästen sowohl in den Häfen als auch an Bord der Schiffe ein hohes Dienstniveau bieten.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Sensibilisierung für das moderne Potenzial des Kurzstreckenseeverkehrs durch Verbreitung von Informationen über diese Verkehrsart und Beteiligung an Konferenzen, Seminaren und Workshops, die auch die Verkehrsnutzer interessieren. Bereitstellung erheblicher Ressourcen für die Öffentlichkeitsarbeit.

Zuständig: Kommissionsdienststellen, Ansprechpartner, Industrie und Förderzentren.

Zeitpunkt: Dauerhaft.

2. Öffentliche Bereitstellung aktueller und unparteiischer Informationen zur Kurzstreckenseeverkehrspolitik durch das Internet und Weiterentwicklung bestehender Webseiten.

Zuständig: Kommissionsdienststellen³¹, Ansprechpartner und Förderzentren³².

Zeitpunkt: Dauerhaft.

³¹ S. Fußnote 14.

³² Siehe Webseite der ESN www.shortsea.info und die von dort aus zugänglichen Webseiten der einzelstaatlichen Förderzentren. Diese Maßnahmen umfassen auch die laufende Erstellung europäischer Datenbanken für die Linienschifffahrt und Trampdienste.

3. Nennung von Beispielen für erfolgreiche Kurzstreckenseeverkehrsdienste (sowie von Rückschlägen, aus denen Lehren gezogen werden können) auf der Webseite der Kommission zum Kurzstreckenseeverkehr.

Zuständig: Kommissionsdienststellen.

Zeitpunkt: Dauerhaft.

PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS

AKTIONSBLATT 14

ERHEBUNG STATISTISCHER INFORMATIONEN

Die Statistiken auf europäischer Ebene zum Kurzstreckenseeverkehr sind bislang nicht ausreichend detailliert. Die Organisation Europäischer Seehäfen ESPO und 22 ihrer Mitglieder³³ haben der Kommission statistische Daten übermittelt. Die Kommission möchte den Beteiligten für ihre wertvollen Beiträge und der ESPO für die Koordinierung der Datenerfassung danken. Die Methode der Verwendung einer Stichprobe von 15 europäischen Häfen wurde bereits erprobt und erwies sich in der Mitteilung der Kommission von 1999 als hinreichend zuverlässig.

Diese Situation wird sich im Lauf der Zeit verbessern, da die Richtlinie des Rates über die statistische Erfassung des Seeverkehrs³⁴ ab dem Jahr 2000 voll in Kraft getreten ist (auf Grund beantragter Abweichungen können die Daten für 1997-1999 unvollständig sein). Ungefähr 350 Häfen übermitteln im Rahmen dieser Richtlinie detaillierte Informationen. Durch die Richtlinie können die meisten für den Kurzstreckenseeverkehr benötigten Daten bereitgestellt werden, wobei Daten zu jedem einzelnen Hafen verfügbar sind. Auf Ersuchen der Mitgliedstaaten ist die Verbreitung auf das Hafen- und Küstengebiet beschränkt. Allerdings wird es noch einige Jahre dauern, bevor die Richtlinie Datenreihen zur Analyse von Trends bereitstellen kann.

VORGESEHENE MASSNAHMEN

1. Erfassung statistischer Informationen zum Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen der entsprechenden Richtlinie und parallel dazu durch die ESPO, bis die Richtlinie ausreichende Zeitreihen zur Ermittlung von Trends und zum Anstellen zuverlässiger Vergleiche zwischen den Verkehrsarten liefert.

Zuständig: Kommissionsdienststellen in Zusammenarbeit mit ESPO und den Förderzentren.

Zeitpunkt: Bis 2006 .

2. Ausdehnung der Erfassung statistischer Informationen auf die Beitrittsländer.

³³ S. Fußnote 3.

³⁴ Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs, ABl. L 320 vom 31.12.1995, S. 25, in der durch die Entscheidungen der Kommission 98/385/EG vom 13. Mai 1998, ABl. L 174 vom 18.6.1998, S. 1, 2000/363/EG vom 28. April 2000, ABl. L 132 vom 5.6.2000, S.1, sowie 2001/423/EG vom 22. Mai 2001, ABl. L 151 vom 7.6.2001, S. 41, umgesetzten Fassung.

Zuständig: Kommissionsdienststellen in Zusammenarbeit mit ESPO und den Förderzentren.

Zeitpunkt: Bis 2004.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über intermodale Ladeeinheiten

BEGRÜNDUNG

EINFÜHRUNG

Im Weißbuch der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010“³⁵ wurde der vorliegende Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates angekündigt. Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 71 und 80 des Vertrages.

Die Gemeinschaft muss eine dauerhafte Lösung der Verkehrsprobleme vorschlagen, die die Überlastung der Infrastrukturen und insbesondere der Straßen vermindert. Sie sollte daher den kombinierten Verkehr für die Nutzer attraktiver machen.

Derzeit sind im multimodalen Verkehr mehrere Methoden gebräuchlich:

- Die Fahrer von Straßenfahrzeugen fahren mit ihrem Fahrzeug auf speziell ausgestattete Eisenbahnwagons oder Fähren. Hierbei handelt es sich um begleiteten kombinierten Verkehr.
- Eigens zu diesem Zweck konzipierte Sattelaufleger werden, zumeist auf Zügen, transportiert. Dazu wurden spezielle Wagons entwickelt.
- Container³⁶ oder Wechselbehälter³⁷ werden von einem Verkehrsträger auf einen anderen umgeschlagen.

Der vorliegende Vorschlag betrifft nur den letztgenannten Fall. Die derzeitige Vielfalt der UCI³⁸ und insbesondere die Verschiedenartigkeit der Vorrichtungen zu deren Handhabung und Verstaung beeinträchtigen die Effizienz der Umschlagoperationen. In der Praxis muss nämlich jede Ladeeinheit untersucht werden, um die geeignete Handhabung zu ermitteln und die Manövriervorrichtungen entsprechend aus- oder sogar umzurüsten. Das Gleiche gilt für das Verstaen auf den Fahrzeugen oder Schiffen, mit denen sie befördert werden. Der komplizierte und langwierige Umschlag verursacht unnötige Kosten. Deshalb müssen die Vorrichtungen für die Handhabung und das Verstaen der UCI vereinheitlicht werden.

Eine der Prioritäten ist dabei die Sicherheit. Neue UCI müssen mit Warnanlagen zur Sicherung gegen unbefugtes Öffnen ausgestattet werden, um das Risiko der Beförderung nicht deklarerter Waren oder des Eindringens blinder Passagiere zu begrenzen.

Um Sicherheit zu gewährleisten und die Gefahren für Personen und Güter möglichst weit zu reduzieren, müssen alle in Europa verwendeten UCI einer Instandhaltungspflicht unterworfen und regelmäßig kontrolliert werden. Die Pflicht zur Instandhaltung und regelmäßigen Inspektion der im grenzüberschreitenden Verkehr verwendeten Ladeeinheiten ergibt sich auch

³⁵ KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

³⁶ Container: für den Gütertransport konzipierte Behälter, der hinreichend solide für wiederholten Gebrauch, stapelbar und mit Vorrichtungen versehen ist, die den Wechsel des Verkehrsträgers ermöglichen.

³⁷ Wechselbehälter: für den Gütertransport konzipierte Ladeeinheit, die (im Gegensatz zu Containern) optimal auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen zugeschnitten und mit Haltevorrichtungen versehen ist, die den Wechsel des Verkehrsträgers — in der Regel Schiene/Straße — ermöglichen.

³⁸ UCI: *unité de chargement intermodale* - Intermodale Ladeeinheit, d.h. Container oder Wechselbehälter.

aus dem Internationalen Übereinkommen über die Sicherheit von Containern CSC³⁹. Die Verfahren zur Durchführung dieser Maßnahmen müssen vereinheitlicht werden.

Europa braucht eine *optimale intermodale Ladeeinheit* — die UECI⁴⁰ — die die Vorteile des Containers (widerstandsfähig und stapelbar) mit jenen des Wechselbehälters (insbesondere die große Kapazität) verbindet. Eine solche UECI kann in vier Verkehrsarten (Schiene, Straße, Seeverkehr und Binnenschifffahrt) eingesetzt und leicht umgeschlagen werden. Um größtmögliche Intermodalität zu ermöglichen, muss sie stapelbar, von oben zu handhaben und seeverkehrsstauglich sein. Sie muss möglichst viel Raum für die Beförderung von ISO-Paletten⁴¹ bieten und zur Verringerung von Zeitverlusten und induzierten Kosten ein rasches Be- und Entladen ermöglichen. Diese UECI kann ein polyvalenter Behälter für Trockengüter sein, der die frontseitige Beladung mit zwei Paletten ermöglicht. Die innere Nutzbreite muss daher mindestens 2 x 1 200 mm zuzüglich des noch festzulegenden Manövrierspielraums betragen. Die äußere Breite muss möglichst gering sein und im Idealfall 2 500 mm betragen, um mit den auf bestimmten Schiffen bestehenden Führungsschienen kompatibel zu sein. Auf jeden Fall müssen diese UECI straßenverkehrsstauglich sein. Sie müssen also den Bestimmungen der Richtlinie 96/53⁴² entsprechen. Es gibt nur sehr wenige UCI, die diesen Anforderungen gerecht werden.

Der Richtlinienvorschlag sieht letztlich grundlegende Anforderungen in Bezug auf technische und allgemeine Sicherheit, Interoperabilität, Instandhaltung, Verstauung, Festigkeit, Codierung und Identifizierung der Einheiten vor, auf deren Grundlage die europäischen Normenorganisationen auf Ersuchen der Kommission harmonisierte Normen festlegen sollen, um zweckmäßige Parameter zur Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu entwickeln. Ein Regelungsausschuss aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission legt die besonderen Interoperabilitätsanforderungen in Bezug auf intermodale Ladeeinheiten fest, die notwendig sind, um ihre Einsetzbarkeit in verschiedenen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Durch die Verfahren zur regelmäßigen Inspektion intermodaler Ladeeinheiten muss sichergestellt werden können, dass sie stets den oben genannten Anforderungen entsprechen. Das dazu vorgesehene System ist auf folgende Ziele abgestellt:

- Gewährleistung eines befriedigenden Niveaus der Instandhaltung aller in Europa eingesetzten UCI unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Indienststellung.
- Vereinfachung des Umschlags zwischen Verkehrsträgern durch Harmonisierung bestimmter Merkmale der Vorrichtungen für die Handhabung und das Verstauen der UCI. Nach den Bestimmungen der Richtlinie müssen alle Ladeeinheiten, die später als 24 Monate nach Ablauf der für deren Umsetzung durch die Mitgliedstaaten vorgesehenen Frist in Dienst gestellt werden, die einschlägigen Anforderungen einhalten.

³⁹ Das Internationale Übereinkommen über die Sicherheit von Containern (*International Convention for Safe Containers*, CSC) wurde am 2.12.1972 verabschiedet, trat am 6.9.1997 in Kraft und wurde 1981, 1983, 1991 und 1993 geändert; auf der Web-Seite der Internationalen Seeschiffahrtorganisation IMO kann Einsicht genommen werden: www.imo.org.

⁴⁰ UECI: *unité européenne de chargement intermodale* — europäische intermodale Ladeeinheit.

⁴¹ Palette: Plattform, in der Regel aus Holz, zur leichten Handhabung von Gütern. In Europa gebräuchlichste Standardabmessungen: 800 x 1 200 mm und 1 000 x 1 200 mm (ISO 6780).

⁴² Richtlinie 96/53/EG des Rates 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.

- Ausrüstung neuer Ladeeinheiten mit besseren Vorrichtungen zur Verhinderung unbefugten Eindringens, parallel zum technischen Fortschritt.
- Definition der UECI, die die Vorteile des Containers mit jenen des Wechselbehälters verbindet und den für alle neuen UCI geltenden Anforderungen sowie den Verfahren zur Konformitätsbewertung und regelmäßigen Inspektion derselben gerecht wird. Ihre Verwendung wird durch die Richtlinie nicht verbindlich vorgeschrieben.

Eine Frist von drei Jahren ab der Annahme des Mandats, das die Europäische Kommission den europäischen Normenorganisationen nach der Verabschiedung der Richtlinie übermittelt, müsste ausreichen, um die harmonisierten Normen größtenteils auszuarbeiten.

Eine Frist von zwei Jahren ab dem Zeitpunkt, zu dem der in der Richtlinie vorgesehene Regelungsausschuss seine Tätigkeit aufnimmt, müsste ausreichen, um die besonderen Interoperabilitätsanforderungen festzulegen.

Die Vorschriften für die Vorrichtungen zur Verhinderung unbefugten Eindringens sind ihrer Natur gemäß entwicklungsfähig.

5. DAS PROBLEM: VIELFALT DER TECHNISCHEN MERKMALE

1. Der kombinierte Verkehr muss, um attraktiv zu werden, einfach zu nutzen sein und den Bedürfnissen der Nutzer entsprechen. Er muss zumindest die gleichen Vorteile bieten wie der reine Straßenverkehr. Die Komplementarität der verschiedenen Verkehrsträger muss verbessert werden, und ihre jeweiligen Vorzüge müssen in der Beförderungskette von Haus zu Haus kombiniert werden. Der Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen muss kontinuierlich und auf einem hohen Interoperabilitätsniveau erfolgen. Die Verschiedenartigkeit der Ladeeinheiten kompliziert den Umschlag.
2. Die in Europa gewöhnlich verwendeten Container (20- und 40-Fuß-Container) entsprechen den ISO-Normen. Daneben sind andere Container mit verschiedenen technischen Merkmalen (Breite, Höhe, Konstruktionsweise usw.) in Verkehr. Diese Container können in der Regel bei allen vier Verkehrsträgern Verwendung finden. Sie sind meist stapelbar und können mit Kränen gehoben werden. Allerdings bieten sie im Allgemeinen keine ideale Ladekapazität für ISO-Paletten⁴³ oder können die im bodengebundenen Verkehr verfügbaren Höchstabmessungen nicht optimal nutzen. Aus diesem Grund werden sie im Straßen- und Schienenverkehr in Europa nur in recht geringem Umfang eingesetzt.
3. Wechselbehälter sind im Wesentlichen für den Umschlag zwischen Schiene und Straße konzipiert. Sie ermöglichen eine gute Ausnutzung der Kapazitäten von Straßen- und Schienenfahrzeugen, bieten jedoch keine wirtschaftliche Lösung für die Beförderungen im Binnenschiffs- und Seeverkehr. Sie sind in der Regel wegen ihrer geringen Wandstärke nicht stapelbar, sie sind nicht seeverkehrstauglich und können nicht mit Kränen gehoben werden. Wechselbehälter weisen unterschiedliche

⁴³ Die Standardisierung der Paletten hat im internationalen Handel zu einer gewissen Harmonisierung der Dimensionen und der Verpackung von Erzeugnissen geführt, um die Standardabmessungen möglichst vollständig zu nutzen.

Dimensionen und Merkmale auf. Der CEN hat für Wechselbehälter eine Reihe europäischer Normen erarbeitet.

4. Die Unterschiede in Bauart, Abmessungen und technischen Merkmalen erschweren die Intermodalität und verhindern die Interoperabilität, die UCI bieten müssten. Die Handhabung wird verzögert, weil jeder Behälter einzeln untersucht werden muss, um die geeignete Technik zu ermitteln. Oftmals muss das Hebezeug eigens aus- oder umgerüstet werden. Dadurch entstehen in der Beförderungskette unnötige Kosten. Wechselbehälter kommen nur im Straßen- oder Schienenverkehr (sowie in Einzelfällen auf Kurzstrecken im Ro-Ro-Verkehr⁴⁴) zum Einsatz, während Container vorwiegend im Binnenschiffs- und Seeverkehr eingesetzt werden. Diese Situation erschwert Investitionsentscheidungen in Bezug auf UCI. Die Kapazität des Transportsystems kann nicht vollständig genutzt und eine kontinuierliche Intermodalität nicht gewährleistet werden.

6. DIE METHODE: HARMONISIERUNG UND STANDARDISIERUNG

5. Drei Probleme müssen gelöst werden:

- die umständliche Handhabung und die mangelnde Interoperabilität,
- das Fehlen optimaler UCI, die in allen Verkehrsarten eingesetzt werden können.
- die Notwendigkeit, in Bezug auf die auf die oben genannten Aspekte, die die technische und allgemeine Sicherheit einschließen, ein konsolidiertes einheitliches System von Merkmalen der betreffenden Einheiten vorzusehen.

6. Diese Probleme lassen sich durch Harmonisierung bestimmter Merkmale der neuen Ladeeinheiten lösen, so dass diese sicherer werden und eine einheitlichere Handhabung erlauben, was gleichzeitig die Interoperabilität verbessert. Die Festlegung der Eigenschaften und Leistungsmerkmale eines neuen Typs von UCI, nämlich der UECI, wird die Entwicklung einer neuen Einheit erlauben, die die Vorteile von Containern und Wechselbehältern verbindet und daneben den Vorschriften und Anforderungen in Bezug auf die neuen UCI gerecht wird. Die Kommission wird die europäischen Normenorganisationen mit der Erarbeitung harmonisierter Normen beauftragen und mit Beteiligung der Mitgliedstaaten die besonderen Interoperabilitätsanforderungen beschließen, die nach ihrer Annahme verbindlich werden.

6.1. Harmonisierte Interoperabilitätsmerkmale der UCI

7. Die UCI weisen unterschiedliche Merkmale auf. Einige müssen von unten (z.B. mit einem Gabelstapler) gehandhabt werden; andere können von oben (z.B. mit Kränen) gefasst werden. Die Befestigungspunkte befinden sich an unterschiedlichen Stellen, und ihre Widerstandsfähigkeit ist ebenfalls unterschiedlich. Diese Probleme können gelöst werden, indem eine Reihe harmonisierter gemeinsamer Merkmale zur Vereinheitlichung der Handhabung, zur Vereinfachung der Lagerung und zum effizienteren Verstauen auf den Beförderungsmitteln eingeführt wird.

⁴⁴ Der Begriff „Ro-Ro“ (*Roll-on/Roll-off*) bedeutet, dass Straßen- oder Schienenfahrzeuge in ein Seeschiff hinein und wieder heraus fahren können.

8. Die Vereinheitlichung der Positionierung und der Konzeption von Eckbeschlägen, Kranösen und Gabeltaschen würde zur Vereinheitlichung der Handhabung von Ladeeinheiten beitragen. Einigen Fachleuten zufolge könnte durch diese Vereinheitlichung die Umschlagsdauer im Durchschnitt halbiert werden. Die Harmonisierung der Merkmale von Zwischenablagen, z.B. Stützfüße, würde die Lagerung zwischen den einzelnen Beförderungen erleichtern. Eine einheitliche Festlegung der Bereiche, die ausreichend stabil sind, um während des Transports das gesamte Gewicht der Ladeeinheit zu tragen (Lastübertragungsbereiche), würde die Beschädigungsgefahr verringern und die Positionierung der Ladeeinheit vereinfachen. Außerdem könnte das effiziente und sichere Verstauen der Ladungen auf den Straßenfahrzeugen, Waggons und Schiffen durch die Harmonisierung der Schnittstellen und der Vorrichtungen zum Verstauen der Ladungen erleichtert werden.
9. Die genaue Definition, Konzeption und Positionierung dieser harmonisierten Merkmale variiert bei den einzelnen Ladeeinheiten, beispielsweise nach ihrer Länge und Auslegung (z.B. Wandstärke). Diese Richtlinie sieht verbindliche grundlegende Anforderungen vor; die Kommission wird die zuständigen Normenorganisationen ersuchen, darauf gestützt harmonisierte Normen für Klassen und Kategorien von UCI festzulegen. Die Hersteller können diese Normen anwenden, und in diesem Fall wird davon ausgegangen, dass ihre Erzeugnisse den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Die verbindlichen besonderen Interoperabilitätsanforderungen werden nach dem Regelungsausschussverfahren festgelegt.
10. Die Ladeeinheiten erhalten ein Kennzeichen, das die Einhaltung der geltenden Anforderungen bestätigt, sowie ein zusätzliches spezielles Zeichen, das die Identifizierung bei der Handhabung erleichtert.
11. Gleichwohl werden aus folgenden Gründen weiterhin gewisse Unterschiede bestehen:
 - Aus wirtschaftlicher Sicht kann nicht verlangt werden, dass die bestehenden UCI umgerüstet oder den harmonisierten Merkmalen angepasst werden. Daher werden gewisse Unterschiede weiterhin bestehen, solange diese UCI in Verkehr sind. Diese alten UCI werden jedoch nach und nach vom Markt verschwinden (weniger solide Wechselbehälter nach durchschnittlich 5 Jahren und widerstandsfähigere Container nach 10 bis 15 Jahren).
 - Es kann auch nicht verlangt werden, dass alle UCI ebenso widerstandsfähig sind wie stapelbare ISO-Container. Auf dem Markt werden sich weiterhin auch weniger widerstandsfähige Container und Behälter finden, da deren Herstellung billiger ist und sie für eine Reihe von Zwecken geeignet sind (z.B. sofern eine Beförderung im Seeverkehr ausgeschlossen ist).

6.2. Die standardisierte europäische intermodale Ladeeinheit (UECI)

12. Eine UECI muss die Vorteile von Containern (Stapelfähigkeit und Handhabung von oben, Seeverkehrstauglichkeit) mit jenen von Wechselbehältern, insbesondere deren größerer Breite, verbinden. Um größtmögliche Intermodalität zu gewährleisten, muss eine UECI problemlos auf allen Verkehrsträgern einsetzbar und leicht umzuschlagen sein. Eine UECI müsste ein polyvalenter Behälter für Trockengüter sein, der sich an der Kopfseite, an der Seitenwand oder dachseitig öffnen lässt.

13. Da derzeit nicht genügend UCI dieses Typs bestehen, sieht diese Richtlinie zu diesem Zweck grundlegende Anforderungen und besondere Interoperabilitätsanforderungen vor. Die Kommission wird die europäischen Normenorganisationen daraufhin ersuchen, gestützt auf die grundlegenden Anforderungen harmonisierte Normen zu erarbeiten. In dieser Richtung wurde bereits sehr viel geleistet, sowohl vom CEN als auch im Bereich FTE⁴⁵. Dieser Vorschlag stützt sich in umfassender Weise auf die Arbeit des CEN und die Forschung im Rahmen des Projekts UTI-NORM⁴⁶. Diese Arbeiten können die Grundlage für die harmonisierten Normen und die besonderen Interoperabilitätsanforderungen in Bezug auf die Innenabmessungen der UECI bilden:
- Länge: zwei unterschiedliche Versionen. Die lange Ausführung müsste in Längsrichtung die Beladung mit 11 Paletten von 1,2 m Breite mit dem gegebenenfalls notwendigen Spielraum zu Manövrieren ermöglichen. Die kurze Ausführung müsste die Beladung mit sechs solcher Einheiten unter den gleichen Bedingungen ermöglichen. Die erste Länge trägt den Abmessungen von ISO-Paletten und der im Straßenverkehr zulässigen Höchstlänge Rechnung. Die Länge der kürzeren Version wurde so gewählt, weil sie einen paarweisen Transport per Lastzug bei annähernder Ausnutzung der zulässigen Maximallänge ermöglicht, ohne dass hierzu Spezialfahrzeuge (z.B. mit Kurzkupplung) notwendig wären. Beide Versionen könnten auch per Eisenbahn, im Seeverkehr und auf Binnenwasserstraßen transportiert werden.
 - Breite: sie muss es ermöglichen, nebeneinander drei Paletten breitseitig (also drei Mal 800 mm) oder zwei Platten längs (also zwei Mal 1 200 mm) jeweils mit dem nötigen Manövrierspielraum zu laden, ohne die im Straßenverkehr zulässige Höchstbreite von 2 550 mm zu überschreiten.

⁴⁵ FTE: Forschung und technologische Entwicklung.

⁴⁶ Die Forschungsarbeiten im Rahmen des Projekts UTI-NORM wurden in vollem Umfang von der Kommission finanziert (Kosten: 179 000 €); das Projekt trägt die Referenznummer JC-98-RS.5039. Dabei wurde eine Bestandsaufnahme vorgenommen und die künftigen Erfordernisse bei der Normung von IL ermittelt. Die Forschungsarbeiten wurden vom Internationalen Büro für Container und intermodalen Verkehr BIC, der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für kombinierten Verkehr Straße/Schiene UIRR, dem deutschen Beratungsunternehmen *Hannoversche Konsulting für Verkehrswesen, Transporttechnik und elektronische Datenverarbeitung* sowie dem britischen Unternehmen *Three Quays Marine Services Ltd* durchgeführt.

Die Forschungsarbeiten führten zu dem Schluss, dass ein stapelbarer Container oder Wechselbehälter mit den Abmessungen 2 550 x 2 900 x 13 600 mm für Europa ein optimaler Kompromiss wäre. Mit einer solchen Ladeeinheit würden auf dem ersten und letzten Teilstück einer intermodalen Beförderung die auf der Straße maximal zulässigen Abmessungen und Lasten optimal genutzt. Die für den Schienenverkehr vorgesehene kürzere Ladeeinheit (2 550 x 2 900 x 7 450 mm) würde ebenfalls Vorteile bieten: Einsetzbarkeit für alle Beförderungsarten zu Land und zu Wasser, höhere Wirtschaftlichkeit bei der Beförderung zu Wasser bei gleichzeitiger Einsatzmöglichkeit als Wechselbehälter auf Straße und Schiene, stapelbar, palettenbreit, einfaches Be- und Entladen, optimale Nutzung der auf der Straße zulässigen Höchstmaße, kostengünstige Herstellung, wirtschaftlicher Gesamtnutzen durch Verringerung der bestehenden Unterschiede bei Formen und Abmessungen, Kompatibilität mit den gängigsten Hebezeugen sowie mit dem Übereinkommen über sichere Container CSC. Zwar wird auch auf die Nachteile der neuen Ladeeinheit hingewiesen, insbesondere bei der Beförderung auf Containerschiffen und auf einigen Eisenbahnstrecken, doch überwiegen der Untersuchung zufolge die Vorteile.

- Höhe: die gewählte Höhe beträgt 2 670 mm, da Wechselbehälter in der Regel 2 670 mm hoch sind⁴⁷. Sie übersteigt damit die Normhöhe der ISO 668- und 650-Container der Reihe 1 (2 438 mm bzw. 2 591 mm) und bietet mehr Laderaum. Außerdem kann eine solche Ladeeinheit auf den großen Schienenverkehrswegen mit Wagons von Normhöhe eingesetzt werden.
14. Jeder Normierung ist mit Auflagen und Beschränkungen verbunden. Die Abmessungen der UECI könnten folgende Probleme aufwerfen:
- Länge:
 - Auf Containerschiffen und -leichtern müssten die Stellgerüste an die neue Länge angepasst werden müssen, was mit Kosten verbunden wäre. Bei Schiffen, die für bestimmte Containerlängen ausgelegt sind, könnten die strukturellen Erfordernisse zu einer weniger effizienten Laderaumnutzung führen.
 - Die lange Version der UECI würde es nicht ermöglichen, die Kapazität der derzeitigen Standard-Eisenbahnwagons vollständig zu nutzen.
 - Breite:
 - Eine Außenbreite von mehr als 2 500 mm könnte beispielsweise auf bestimmten Containerschiffen Schwierigkeiten bereiten, wenn die Breite der Laderaumzellen nur 2 500 mm beträgt, so dass die Stellgerüste angepasst werden müssen. Auf bestimmten Binnenschiffen, vor allem jenen, die vier ISO-Container nebeneinander ohne Zwischenraum aufnehmen, könnte Laderaum ungenutzt bleiben. Allerdings nehmen manche Schiffe bereits Container von 8 Fuß 6 Zoll (ca. 2,59 m) Breite auf, die keine ISO Container sind.
 - Höhe:
 - Die Lichtraumprofile im Schienenverkehr des Vereinigten Königreichs erlauben eine maximale Höhe von 2 540 mm.
15. Die Bedeutung dieser eventuellen Probleme muss gleichwohl relativiert werden. Im Schienenverkehr würden die kurzen UECI nämlich eine bessere Ausnutzung der Waggonkapazitäten ermöglichen. Im Vereinigten Königreich ist es auf zahlreichen wichtigen Eisenbahnanbindungen an den Ärmelkanaltunnel möglich, auf Güterwagons mit einer auf 1 045 mm abgesenkten Ladefläche bis zu 2 670 mm hohe Ladeeinheiten zu transportieren. Im Binnenschiffs- und Seeverkehr erfolgt teilweise bereits jetzt die Anpassung der Stellgerüste.
16. Das wichtigste Argument bleibt die Möglichkeit, bei der Beförderung von Standardpaletten die Kapazität von UECI besser nutzen zu können als die von ISO-Containern. Die bessere Eignung von UECI kann zunächst folgendermaßen grob zusammengefasst werden:
- Für die lange Version der UECI, einen gegenüber dem 40 Fuß-ISO-Container um bis zu 32% höheren Auslastungsgrad beim Beladen mit Euro-Paletten;

⁴⁷

Vgl. COST 339 - Kleincontainer, Punkt 5.2.4 des Abschlussberichts, 2001.

- für die kurze Version der UECI, einen gegenüber dem 20 Fuß-ISO-Container um bis zu 63% höheren Auslastungsgrad beim Beladen mit Euro-Paletten.
17. Der Anhang zu dieser Begründung enthält eine Vergleichstabelle und Skizzen, die die Flächennutzung in den acht genannten Fällen darstellen.
 18. Nach der auf den verfügbaren Daten basierenden Schätzung der Kommission verringert sich die Anzahl der zur Beförderung der gleichen Warenmenge erforderlichen Straßenfahrzeuge um 25%⁴⁸, wenn — bei jeweils voller Beladung — alle Ladeeinheiten durch UECI ersetzt worden sind.
 19. Um für den Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt von Interesse zu sein, muss die UECI stapelbar sein. Die Kapazität von Ro-Ro-Schiffen ist wirtschaftlicher nutzbar, wenn mindestens zwei Einheiten übereinander gestapelt werden können. Auf Lo-Lo-Schiffen⁴⁹ wird höher gestapelt (bis zu sechs Einheiten, vollbeladen, im Stauraum). Auch für die Zwischenlagerung in Terminals und Häfen bietet die Stapelfähigkeit der UECI wegen der effizienten Nutzung des Raumangebots klare wirtschaftliche Vorteile. Wie der Normentwurf prEN 13853 zeigt, kann die Stapelfähigkeit einer UECI jener eines 20 Fuß-ISO-Containers entsprechen. Bei den langen UECI müsste ein akzeptabler Kompromiss zwischen Stapelfähigkeit und Eigengewicht gefunden werden. Deshalb sehen die grundlegenden Anforderungen von Anhang II die Stapelung voll beladener seeverkehrstauglicher UECI auf vier Lagen vor.
 20. Bei vergleichbaren Produktionsbedingungen könnten UECI (wegen des größeren Flächenangebots) teurer als Container und wegen der zum Erreichen von Stapelbarkeit wahrscheinlich notwendigen Seitenwandverstärkung teurer als Wechselbehälter sein. Die im Vergleich zu Containern größere Kapazität der UECI dürfte diese Mehrkosten jedoch weitgehend aufwiegen. Gegenüber Wechselbehältern besteht der Vorteil von UECI nicht nur in geringeren Lagerkosten, sondern auch in geringeren Transportkosten, sofern die Lichtraumprofile es ermöglichen, sie aufeinander gestapelt zu befördern.
 21. Die Kosten einer UECI hängen natürlich auch von der produzierten Stückzahl ab, d.h. vom Erfolg dieser Initiative. Wechselbehälter können wegen ihrer Vielfalt nicht in Großserien hergestellt werden; die möglichen Skaleneinsparungen müssten daher die Kosten der Seitenwandverstärkung kompensieren.
 22. In den grundlegenden Anforderungen von Anhang II werden die Eigenschaften und Leistungsmerkmale genannt, denen eine UECI — neben den für alle neuen UCI geltenden harmonisierten Kriterien von Anhang I — entsprechen muss.
 23. Die UECI trägt eine CE-Kennzeichnung, die ihre Konformität mit den Anforderungen dokumentiert, sowie eine spezielle Kennzeichnung, die sie leicht erkennbar macht. Diese Kennzeichnung wird auf der Grundlage der in Artikel 8 und in den Anhängen IV und VII dieser Richtlinie vorgesehenen Verfahren und Bestimmungen angebracht.

⁴⁸ Vgl. die Berechnungen und Hypothesen im Anhang zur Begründung.

⁴⁹ „Lift-on/Lift-off“, das bedeutet, dass intermodale Ladeeinheiten mit einem Hebezeug be- und entladen werden.

24. Die Verwendung der UECI wird nicht verbindlich vorgeschrieben. Es bleibt der europäischen Industrie überlassen, deren Vorteile zu entdecken.

Die Erfahrungen mit den ISO-Containern legen die Vermutung nahe, dass eine solche UECI Logistik und Verkehr in Europa mittelfristig erheblich verändern kann. Die 1964 für die Serie I (die einzige je verwirklichte und noch heute gültige Serie) angenommenen Abmessungen trugen nicht der 1947 vorgenommenen Normung der Ladeeinheiten (der Paletten) Rechnung, wobei zwei Module festgelegt wurden: 800 mm x 1200 mm und 1000 mm x 1200 mm. Bei diesen Normungsarbeiten war sogar die Möglichkeit vorgesehen, ein Modul von 1200 mm x 1200 mm zu beschließen, sobald die Innenabmessungen der neuen Container dies zuließen. Diese drei Palettendimensionen ergeben sich aus der Festlegung des grundlegenden Verpackungsmoduls (400 mm x 600 mm), die sich auf die Abmessungen von Möbeln und insbesondere von Haushaltsgeräten auswirkte.

25. Infolge der festgelegten Normlängen entsprachen die in der damaligen Weltflotte gebräuchlichsten Einheiten US-amerikanischer Unternehmen nicht mehr der Norm. So entsprach beispielsweise der Containerpark, über den SEA LAND 1978 verfügte, 55 000 TEU⁵⁰.
26. Ungeachtet dieser beiden Hindernisse stieg die Kapazität der weltweiten Containerflotte zwischen Mitte 1970 und Mitte 2000 von 0,5 auf 14,3 Mio. TEU an. In den letzten fünf Jahren betrug die mittlere Wachstumsrate 9%. Der Erfolg der ISO-Norm ist vorwiegend den Fördermaßnahmen und Investitionen von Reedern und Chartergesellschaften zu verdanken. Durch die Normung entstand ein umfassender und stabiler Rahmen, der Investitionsentscheidungen erleichterte.

6.3. Sicherheit der UCI

27. Die Verkehrs- und Materialsicherheit ist eines der wichtigsten Ziele der europäischen Verkehrspolitik. Deshalb müssen die in Europa genutzten UCI strengen Sicherheitsanforderungen genügen. Um jegliches Risiko auszuschließen, sollten sie beispielsweise wirksam instand gehalten und regelmäßigen Inspektionen unterzogen werden.
28. Der Rat hat den Mitgliedstaaten 1979 die Ratifizierung des am 2. Dezember 1972 in Genf angenommenen Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) der Vereinten Nationen empfohlen⁵¹. Das Übereinkommen wurde in seiner ursprünglichen Form von der Mehrheit der Mitgliedstaaten ratifiziert, die letzten Änderungen des Jahres 1993 sind jedoch nicht in Kraft getreten.
29. Dieses Übereinkommen stellt ein internationales Instrument mit dem Ziel dar, durch allgemein annehmbare Prüfverfahren und entsprechende Stabilitätsanforderungen beim Transport und Umschlag von Containern ein hohes Maß an Sicherheit für den Menschen zu garantieren. Auch der grenzüberschreitende Containertransport wird vereinfacht, indem einheitliche internationale Sicherheitsvorschriften festgelegt werden, die für alle Verkehrsträger gelten.

⁵⁰ TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*): Zwanzig-Fuß-Äquivalente-Einheit. Eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines 20-Fuß ISO-Containers (6,10 m Länge) zur Beschreibung von Verkehrsströmen oder -kapazitäten.

⁵¹ Empfehlung des Rates vom 15. Mai 1979 betreffend die Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC), ABl. L 125 vom 22.5.1979, S. 18.

30. Diese Richtlinie sieht Bestimmungen in Bezug auf die Instandhaltung und regelmäßige Inspektion vor, die sowohl im grenzüberschreitenden als auch im innerstaatlichen Verkehr gelten. Um Widersprüche zu den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu vermeiden, stehen diese Anforderungen im Einklang mit den Bestimmungen des CSC, die sich auf den gleichen Gegenstand beziehen.
31. Es gibt keinen Grund dafür, die vor der Anwendung der Richtlinie hergestellten UCI und UECI von der Pflicht zur Instandhaltung und regelmäßigen Inspektion auszunehmen. Deshalb würde die Instandhaltungs- und Inspektionspflicht für alle UCI gelten, die in der Gemeinschaft in Verkehr sind.
32. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten nicht, das CSC zu unterzeichnen oder anzunehmen, da sie die Sicherheitsanforderungen und den Rahmen für die regelmäßigen Inspektionen einschließt.
33. Die Verkehrssicherheit ist heute zu einem zentralen Aspekt geworden. Jede neue UCI muss mit Warnanlagen zur Sicherung gegen unbefugtes Öffnen versehen sein, beispielsweise mit einer elektronischen Versiegelung nach dem jüngsten Stand der Technik.

6.4. Verfahren zur Bewertung der Konformität intermodaler Ladeeinheiten und regelmäßige Inspektion

34. Die Richtlinie sieht Verfahren zur Bewertung der Konformität von UCI und UECI mit den geltenden Anforderungen nach dem Beschluss 93/465 des Rates⁵² vor. Die Verfahren zur Bewertung der Konformität und zur regelmäßigen Inspektion folgen den gleichen Grundsätzen.
35. Die CE-Kennzeichnung zur Bestätigung der Konformität mit den Anforderungen wird gemäß dem oben genannten Beschluss 93/465 auf den UCI angebracht.
36. Die Module zur Bewertung (Anhang IV) und zur regelmäßigen Inspektion (Anhang V) tragen den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten Rechnung, insbesondere jenen, die sich aus dem CSC geben. Außerdem tragen sie dem Umstand Rechnung, dass diese Konformität vorwiegend an ihren Verwendungsbereich gebunden ist, um die Interoperabilität im Verkehr — und nicht nur den freien Verkehr im Binnenmarkt — zu gewährleisten.

7. INHALT DES RICHTLINIENVORSCHLAGS

Artikel 1: Dieser Artikel sieht die Festlegung einzuhaltender Anforderungen, Verfahren zur Bewertung der Konformität mit diesen Anforderungen und für die regelmäßige Inspektion sowie die Annahme von Spezifikationen durch die Kommission vor.

Artikel 2: In diesem Artikel ist der Anwendungsbereich der Richtlinie — UCI und UECI — festgelegt. Der Luftverkehr fällt nicht in den Anwendungsbereich.

⁵² Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung, ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

Artikel 3: In diesem Artikel werden einige in der Richtlinie verwandte Begriffe definiert.

Artikel 4: Dieser Artikel sieht die Bewertung der Konformität von UCI und UECI mit den Anforderungen, die CE-Kennzeichnung und die Verfahren zur Bewertung der Konformität vor.

Artikel 5: Dieser Artikel sieht Bestimmungen in Bezug auf den freien Verkehr von UCI und UECI, Einschränkungen desselben und Schutzklauseln vor.

Artikel 6: Dieser Artikel sieht für die Mitgliedstaaten die Verpflichtung vor, zu gewährleisten, dass die UCI und UECI nicht die Gesundheit und Sicherheit von Personen und gegebenenfalls Haustieren sowie die Unversehrtheit von Gütern beeinträchtigen. Der Artikel sieht ferner das Recht vor, bei Messen oder ähnlichen Veranstaltungen in geeigneter Art und Weise UCI und UECI zu präsentieren, die nicht der Richtlinie entsprechen.

Artikel 7: Dieser Artikel regelt die Instandhaltungspflicht und die regelmäßige Inspektion.

Artikel 8: Dieser Artikel betrifft die CE-Kennzeichnung, die Modalitäten ihrer Anbringung, die Pflicht, Verwechslungen mit anderen Zeichen zu vermeiden, sowie die unrechtmäßige Anbringung der Kennzeichnung. Daneben wird in diesem Artikel die Anbringung eines speziellen Zeichens für UCI und UECI sowie der speziellen Zeichen im Zusammenhang mit der regelmäßigen Inspektion geregelt.

Artikel 9: Dieser Artikel betrifft die Modalitäten der Anwendung der grundlegenden Anforderungen, der besonderen Interoperabilitätsanforderungen und der harmonisierten Normen sowie das Verfahren ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Daneben regelt er die Überarbeitung der harmonisierten Normen und das Verfahren für Fälle, in denen diese den Anforderungen nicht in vollem Umfang entsprechen.

Artikel 10: Dieser Artikel betrifft die benannten Stellen, die von den Mitgliedstaaten für die Durchführung der Konformitätsbewertung und der regelmäßigen Inspektion der UCI und UECI bestimmt werden.

Artikel 11: Dieser Artikel betrifft das Verfahren für die Änderung der Anhänge I und II der Richtlinie.

Artikel 12: In Anbetracht der überwiegend gesetzgeberischen Zuständigkeiten des Ausschusses sieht dieser Artikel die Einrichtung eines Regelausschusses für die Umsetzung der Richtlinie gemäss des Ratsbeschlusses 1999/468 vor und regelt dessen Zuständigkeit.

Artikel 13: Dieser Artikel betrifft die Pflicht der Mitgliedstaaten, Sanktionen für Verstöße gegen die Bestimmungen der Richtlinie vorzusehen, also z.B. unrechtmäßige Kennzeichnung oder mangelhafte Instandhaltung der UCI. Diese Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 14: Dieser Artikel setzt die Frist für die Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten und schreibt deren Verpflichtung zur unverzüglichen Unterrichtung der Kommission fest. Daneben ist darin das Datum des Inkrafttretens der Richtlinie festgelegt.

Anhang zur Begründung

A — Berechnung der Innenabmessungen der UECI

Berechnungshypothesen

- Die innere Breite der UECI muss es ermöglichen, entweder zwei Euro-Paletten längs (also zwei Mal 1,2 m) oder drei Euro-Paletten breitseitig nebeneinander (also drei Mal 800 mm) jeweils mit dem nötigen Manövrierspielraum zu laden.
- In einer ersten Näherung, die vom CEN zu präzisieren ist, wird zunächst von der Annahme ausgegangen, dass bei rückwärtig beladenen UECI die Paletten zur Verringerung der Gefahr instabiler Landung in Längsrichtung der UECI bündig aneinander stoßen.
- Die äußere Länge der langen UECI-Version darf 13,6 m nicht überschreiten, während die äußere Länge der kurzen UECI-Version höchstens 7,82 m betragen darf.
- Die innere Breite von ISO-Containern (2,33 m) ermöglicht die Beladung mit zwei Reihen von Paletten, eine in Längsrichtung, eine in Querrichtung.

Lange UECI

Zwei Euro-Paletten (1,2 m x 0,8 m) nebeneinander

Eine äußere Länge von 13,6 m entspricht 17 mal 0,8 m. Die Wandstärke kann jedoch nicht 0 betragen. Deshalb muss die Anzahl der Paletten pro Reihe auf 16 begrenzt werden.

Die erforderliche Nutzlänge würde damit 12,8 m betragen und die Beförderung von 32 Euro-Paletten erlauben.

Drei Euro-Paletten (1,2 m x 0,8 m) nebeneinander

Eine äußere Länge von 13,6 m entspricht 11,33 mal 1,2 m. Deshalb muss die Anzahl der Paletten pro Reihe auf 11 begrenzt werden.

Die erforderliche Nutzlänge würde damit 13,2 m betragen und die Beförderung von 33 Euro-Paletten erlauben.

UK-Paletten (1,2 m x 1 m)

Von diesen Paletten können nur zwei nebeneinander gestellt werden.

Eine äußere Länge von 13 m würde die Beförderung von 26 UK-Paletten ermöglichen.

Schlussfolgerung

Die interessanteste Innenlänge wäre also 13,2 m. Damit stünden 400 mm für die Front- und Rückwand zur Verfügung. Diese Marge reicht grundsätzlich aus, da bei ISO-Containern für beide Wände nur 165 mm verfügbar sind.

Kurze UECI

Zwei Euro-Paletten (1,2 m x 0,8 m) nebeneinander

Eine äußere Länge von 7,82 m entspricht 9,775 mal 0,8 m. Deshalb muss die Anzahl der Paletten pro Reihe auf 9 begrenzt werden.

Die erforderliche Nutzlänge würde damit 7,2 m betragen und die Beförderung von 18 Euro-Paletten erlauben.

Drei Euro-Paletten (1,2 m x 0,8 m) nebeneinander

Eine äußere Länge von 7,82 m entspricht 6,52 mal 1,2 m. Deshalb muss die Anzahl der Paletten pro Reihe auf 6 begrenzt werden.

Die erforderliche Nutzlänge würde damit 7,2 m betragen und die Beförderung von 18 Euro-Paletten erlauben.

UK-Paletten (1,2 m x 1 m)

Von diesen Paletten können nur zwei nebeneinander gestellt werden.

Eine Nutzlänge von 7 m würde die Beförderung von 14 UK-Paletten ermöglichen.

Schlussfolgerung

Die interessanteste Innenlänge wäre also 7,2 m. Damit stünden 620 mm für die Front- und Rückwand zur Verfügung. Diese Marge reicht grundsätzlich aus, da bei ISO-Containern für beide Wände nur 108 mm verfügbar sind.

40 Fuß-ISO Container: Innenlänge 12 m

Erste (breitere) Reihe: 15 Euro-Paletten oder 12 UK-Paletten.

Zweite Reihe: 10 Paletten.

Insgesamt: 25 Euro-Paletten oder 22 UK-Paletten.

30 Fuß-ISO Container: Innenlänge 8,931 m

Erste (breitere) Reihe: 11 Euro-Paletten oder 8 UK-Paletten.

Zweite Reihe: 7 Paletten.

Insgesamt: 19 Euro-Paletten oder 15 UK-Paletten.

20 Fuß-ISO Container: Innenlänge 5,867 m

Erste (breitere) Reihe: 7 Euro-Paletten oder 5 UK-Paletten.

Zweite Reihe: 4 Paletten.

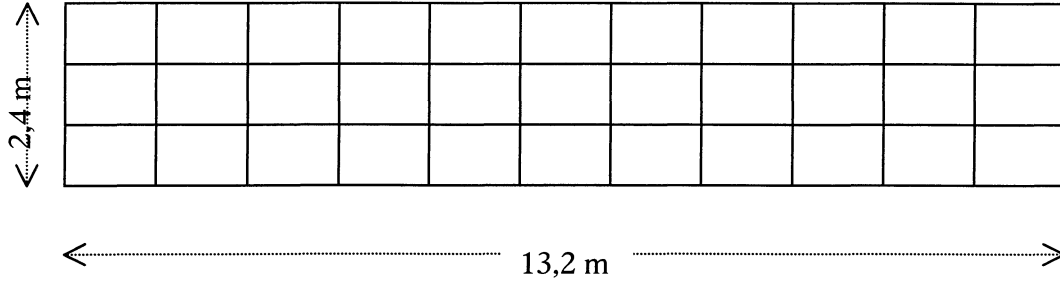
Insgesamt: 11 Euro-Paletten oder 9 UK-Paletten.

B — Skizze zur Kapazitätsnutzung der UECI und der Container

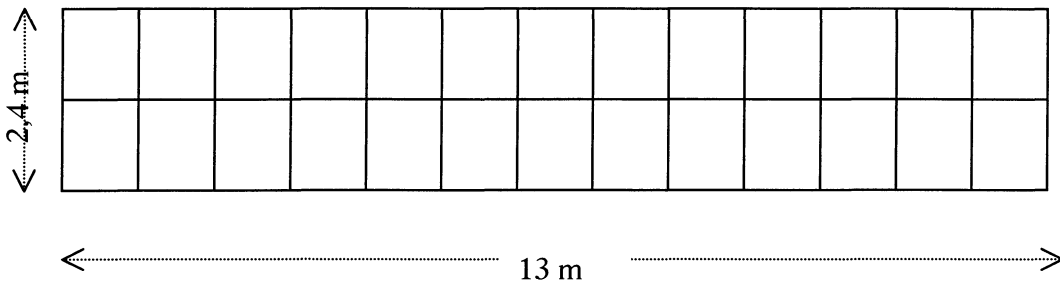
Lange UECI (Nutzlänge 13,2 m)

Nutzung der Innenfläche

33 Euro-Paletten



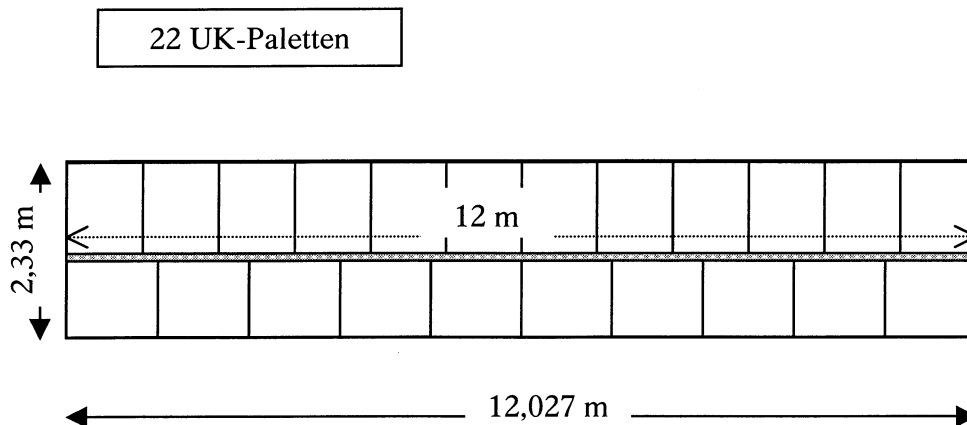
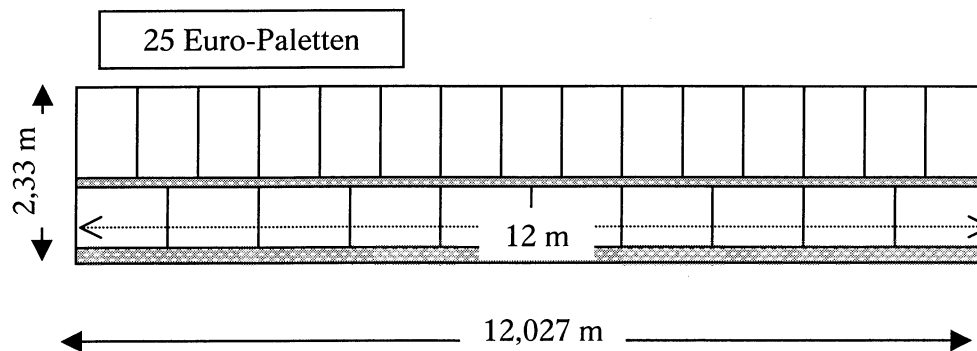
26 UK-Paletten



Abmessungen des Containers und der Paletten

	Container			Palette	
	Innen	Außen	Differenz	EU	UK
Länge	12 027 mm	12 192 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Breite	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

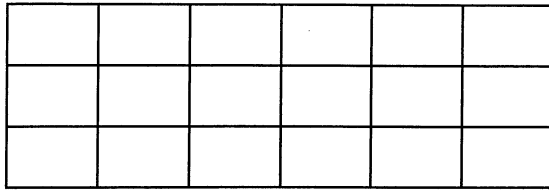
Nutzung der Innenfläche



Kurze UECI (Nutzlänge 7,2 m)

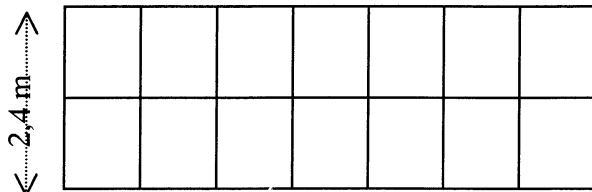
Nutzung der Innenfläche

18 Euro-Paletten



← 7,2 m →

14 UK-Paletten



← 2,4 m →

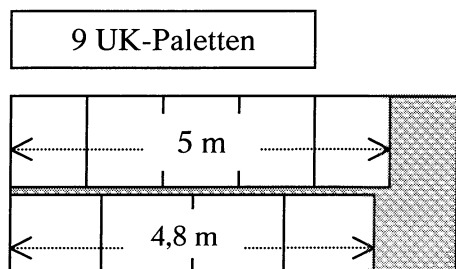
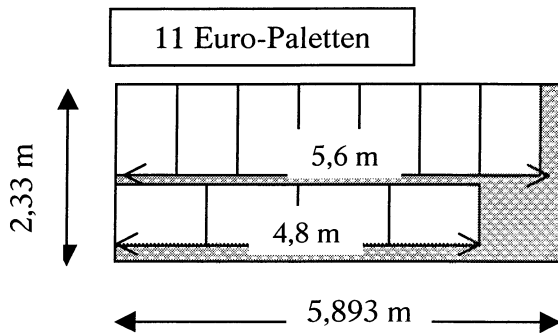
← 7 m →

ISO 20 Fuß

Abmessungen des Containers und der Paletten

	Container			Palette	
	Innen	Außen	Differenz	EU	UK
Länge	5 893 mm	6 058 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Breite	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Nutzung der Innenfläche



Vergleichstabelle

	Euro-Paletten	UK-Paletten
Kurze UECI (Innenlänge 7,2 m)	18	14
20 Fuß-ISO-Container	11	9
<i>Differenz UECI - ISO</i>	<i>7 (+63%)</i>	<i>5 (+ 55%)</i>
Kurze UECI (Innenlänge 7,2 m)	18	14
30 Fuß-ISO-Container	19	15
<i>Differenz UECI - ISO</i>	<i>-1 (- 6%)</i>	<i>-1 (- 7%)</i>
Lange UECI (Innenlänge 13,2 m)	33	26
40 Fuß-ISO-Container	25	22
<i>Differenz UECI - ISO</i>	<i>8 (+ 32%)</i>	<i>4 (+ 18%)</i>

C - Berechnung der eingesparten Straßenfahrzeuge (Hafenanbindung)

Verwendete Daten:

- Zusammensetzung der weltweiten Containerflotte 1999 (Quelle: AFNOR/H90B), wobei auf die einzelnen Containertypen folgende TEU-Kapazitäten entfallen: 20 Fuß-Container 37,18%; 30 Fuß-Container 0,1%; 40 Fuß-Container 61,22% und 45 Fuß-Container 1,5%.
- das statistische Taschenbuch der GD TREN für 2000 und 2001 mit Daten zu folgenden Größen:
 - Containerverkehrsaufkommen im Rahmen der landseitigen Anbindung der Häfen nach Verkehrsträgern 1996 in TEU (Tabelle 3.4.15): ca. 16 413 000 TEU.
 - Straßenverkehr und dessen Entwicklung zwischen 1996 und 1999.

Folgende Hypothesen wurden aufgestellt:

- Die Entwicklung des Containerverkehrsaufkommens bei der landseitigen Anbindung der Häfen zwischen 1996 und 1999 entspricht in Tonnenkilometern jener des Straßenverkehrs im gleichen Zeitraum. Damit kann der Anteil des Straßenverkehrs bei der Anbindung der Häfen 1999 auf ungefähr 18,78 Mio. TEU geschätzt werden.
- Die Kapazitätsaufteilung nach Containertypen bei der Straßenverkehrsanbindung der europäischen Häfen entspricht der weltweiten Aufteilung.
- Alle Ladeeinheiten sind bis zur völligen Auslastung ihrer Kapazität jeweils ausschließlich entweder mit Euro-Paletten oder mit UK-Paletten beladen.

- 20- und 30 Fuß-ISO-Container werden durch kurze UECI ersetzt, 40- und 45-Fuß-Container durch lange UECI.

Berechnung des Containerverkehrsaufkommen bei der Hafenanbindung durch Straßenfahrzeuge 1999

Container				ermöglichen die Beförderung von	
Typ	Kapazitätsanteil [%]	TEU	Stück	Euro-Paletten (1 200 x 800)	UK-Paletten (1 200 x 1 000)
20'	37,18 %	6 982 404	6 982 404	76 806 444	62 841 636
30'	0,10 %	18 780	12 520	237 880	187 800
40'	61,22 %	11 497 116	5 748 558	143 713 950	126 468 276
45'	1,5 %	281 700	125 200	4 131 600	3 255 200
Summe	100 %	18 780 000	12 868 682	224 889 874	192 752 912

Aufgrund der theoretischen Palettenkapazität der UECI kann die Anzahl der zur Beförderung der Paletten notwendigen UECI eines jeden Typs durch Unterscheidung der Containertypen ermittelt werden. Die Ergebnisse sind unterschiedlich, je nachdem, ob Euro-Paletten oder UK-Paletten befördert werden. Zum Zwecke einer vorsichtigen Schätzung wird das ungünstigere Ergebnis festgehalten, also die höhere der beiden Zahlen, die sich für die notwendigen UECI ergeben.

Typen		Anzahl der erforderlichen UECI zur Beförderung von			
Container	UECI	Euro-Paletten	UK-Paletten	Höherer Wert	Einsparung
20'	kurz	4 267 025	4 488 688	4 488 688	2 493 716
30'	kurz	13 216	13 414	13 414	-894
40'	lang	4 354 968	4 864 164	4 864 164	884 394
45'	lang	125 200	125 200	125 200	0
Summe		8 760 408	9 491 467	9 491 467	3 377 215

Die Anzahl der erforderlichen intermodalen Ladeeinheiten würde also von 12 868 682 um 3 377 215 auf 9 491 467 zurückgehen. Diese Verringerung um ungefähr 26% der UCI würde eine entsprechende Verringerung der Anzahl Straßenfahrzeuge nach sich ziehen, die zur Bewältigung des gleichen Verkehrsaufkommens in Tonnenkilometern erforderlich wären, denn die Zusammensetzung der Lastzüge würde sich wahrscheinlich nicht erheblich ändern.

Schließlich wird von der Hypothese ausgegangen, dass diese geschätzte Einsparung, die sich nur auf die Straßenverkehrsanbindung der Häfen bezieht, auch in allen anderen Beförderungen im Güterkraftverkehr erzielt würde.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über intermodale Ladeeinheiten

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁵³,

nach Stellungnahme des Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA)⁵⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages⁵⁶,

In Erwägung folgender Gründe:

- (1) Die Gemeinschaftspolitik ist darauf ausgerichtet, nachhaltige Verkehrsarten wie den kombinierten Verkehr zu fördern, an dem die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr beteiligt sind. Im Rahmen der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik müssen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.
- (2) Container entsprechen in der Regel den von der Internationalen Normenorganisation verabschiedeten Normen, bieten aber nicht ausreichend Raum für die optimale Beladung mit Paletten oder die volle Nutzung der im bodengebundenen Verkehr zulässigen Höchstabmessungen.
- (3) Wechselbehälter werden im Straßen- oder Schienenverkehr häufig eingesetzt, sind jedoch konstruktionsbedingt nicht für intermodale Beförderungen mit einem Abschnitt auf dem Wasser geeignet.
- (4) Intermodale Ladeeinheiten müssen die für den Umschlag der Güter zwischen Verkehrsträgern notwendigen Interoperabilitätsmerkmale aufweisen. Die Harmonisierung der Interoperabilitätsmerkmale darf angesichts der Anzahl und Vielfalt der bestehenden Ladeeinheiten nur für neue Einheiten obligatorisch sein.
- (5) Durch die Richtlinie wird eine neue Ladeeinheit definiert: die europäische intermodale Ladeeinheit. Diese muss nicht nur einen im Hinblick auf die Höchstabmessungen nach

⁵³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

dem geltenden Gemeinschaftsrecht optimalen Laderaum bieten, sondern auch die für jede neue intermodale Ladeeinheit notwendigen harmonisierten Interoperabilitätsmerkmale aufweisen.

- (6) Mit der geplanten Maßnahme werden folgende Ziele verfolgt: gleichermaßen weit gehende Harmonisierung der intermodalen Ladeeinheiten und der Verfahren zur Bewertung und regelmäßigen Inspektion sowie Verwirklichung der europäischen intermodalen Ladeeinheit. Da diese Ziele auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht in befriedigender Weise erreicht werden können und mithin besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft nach dem in Artikel 5 des Vertrags festgeschriebenen Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Nach dem ebenfalls in diesem Artikel verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die Richtlinie nicht über das zum Erreichen dieser Ziele notwendige Maß hinaus.
- (7) Aus Gründen, die mit den Besonderheiten des Luftfrachtmarktes in Verbindung stehen, wird der Luftverkehr von dieser Richtlinie nicht berührt.
- (8) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Warenverkehr gewährleistet ist. Die Regelungen in Bezug auf diesen freien Warenverkehr ohne Handelshemmnisse basieren auf der EntschlieÙung des Rates vom 7. Mai 1985⁵⁷ über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung. Diese Richtlinie greift diese Grundsätze auf.
- (9) Die Mitgliedstaaten müssen nach dem Beschluss 93/465⁵⁸ des Rates auf ihrem Hoheitsgebiet den freien Verkehr, das Inverkehrbringen, den Einsatz für alle Beförderungen und die bestimmungsgemäÙe Verwendung von intermodalen Ladeeinheiten erlauben, die mit der CE-Kennzeichnung und den in dieser Richtlinie vorgesehenen Zeichen zum Nachweis über die Durchführung der regelmäßigen Inspektion versehen sind, ohne eine weitere Prüfung aus Gründen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie oder — im Fall der europäischen intermodalen Ladeeinheit — die Erfüllung anderer technischer Anforderungen zu verlangen.
- (10) Ein Mitgliedstaat sollte mit Unterrichtung der Kommission Maßnahmen ergreifen können, um das Inverkehrbringen und die Verwendung intermodaler Ladeeinheiten zu beschränken oder zu verbieten, vor allem, sofern diese eine besondere Gefährdung der Sicherheit von Personen und gegebenenfalls Haustieren oder Gütern darstellen. Das Verfahren muss begründet und transparent sein.
- (11) Ein Mitgliedstaat sollte mit Unterrichtung der Kommission Maßnahmen ergreifen können, um das Inverkehrbringen und die Verwendung intermodaler Ladeeinheiten zu beschränken oder zu verbieten, falls diese mit der CE-Kennzeichnung, dem Zeichen zur Neubewertung und dem Zeichen für die regelmäßige Inspektion versehenen Einheiten nicht den Anforderungen entsprechen. Das Verfahren muss begründet und transparent sein.

⁵⁷ EntschlieÙung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung, ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

⁵⁸ Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung, ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23-29.

- (12) Im Rahmen der in der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 und dem Beschluss 93/465 des Rates vorgesehenen Grundsätze sieht diese Richtlinie in den Anhängen I und II für intermodale Ladeeinheiten und europäische intermodale Ladeeinheiten notwendige grundlegende Anforderungen in Bezug auf Sicherheit, Handhabung, Verstauung, Festigkeit und Identifizierung vor. Diese Anforderungen werden durch besondere Anforderungen ergänzt, die zur Gewährleistung der Interoperabilität unverzichtbar sind. Die intermodalen Ladeeinheiten müssen all diese Anforderungen erfüllen.
- (13) Angesichts der Ziele dieser Richtlinie und zur Erleichterung des Nachweises der Konformität neuer Einheiten mit den Anforderungen sollten Bewertungsverfahren festgelegt und regelmäßige Inspektionen vorgeschrieben werden; diese Verfahren müssen im Lichte der Bedeutung der Anforderungen in Bezug auf intermodale Ladeeinheiten konzipiert werden. Es ist ein geeignetes Verfahren oder die Möglichkeit der Wahl zwischen verschiedenen gleichwertigen Verfahren vorzusehen. Die angenommenen Verfahren stehen im Einklang mit dem Beschluss 93/465.
- (14) Neue intermodale Ladeeinheiten dürfen nur dann in Verkehr gebracht und in Dienst gestellt werden, wenn sie den in dieser Richtlinie vorgesehenen Anforderungen entsprechen. Dieser Konformität wird durch die im Beschluss 93/465 vorgesehenen und in Anhang IV aufgeführten Bewertungsverfahren bescheinigt.
- (15) Durch die regelmäßige Inspektion soll überprüft werden, ob Unterhaltungs- und Verschleißzustand der intermodalen Ladeeinheiten mit den Sicherheitsanforderungen vereinbar sind. Die Inspektion wird nach dem in Anhang V dieser Richtlinie beschriebenen Verfahren durchgeführt.
- (16) Die von dieser Richtlinie erfassten Ladeeinheiten müssen mit einer CE-Kennzeichnung versehen sein, die ihre Übereinstimmung mit deren Anforderungen bestätigt. Die Zeichen, die sich auf die harmonisierten Merkmale intermodaler Ladeeinheiten beziehen, müssen sich von jenen unterscheiden, die die betreffende Ladeeinheit als harmonisierte europäische intermodale Ladeeinheit ausweisen. Auf jeder intermodalen Ladeeinheit muss angegeben sein, dass sie bei der letzten regelmäßigen Inspektion den Anforderungen genügte oder aufgrund ihres Alters von weniger als fünf Jahren noch nicht der Pflicht zur regelmäßigen Inspektion unterliegt; ferner ist das Datum der nächsten Inspektion anzugeben.
- (17) Um die Ziele zu erreichen, die den in Anhang I und II dieser Richtlinie vorgesehenen grundlegenden Anforderungen entsprechen, sollten harmonisierte Normen für intermodale Ladeeinheiten und europäische intermodale Ladeeinheiten erarbeitet werden. Außerdem sollte für diese Einheiten die Annahme besonderer Interoperabilitätsanforderungen nach dem Verfahren des Artikels 12 vorgesehen werden.
- (18) Die harmonisierten Normen werden im Auftrag der Kommission von den europäischen Normenorganisationen erarbeitet. Falls diese Normen in Bezug auf die beiden Arten von Anforderungen unbefriedigend erscheinen, befasst die Kommission oder der betreffende Mitgliedstaat den von der Richtlinie 98/34/EG⁵⁹ vorgesehenen ständigen Ausschuss.

⁵⁹ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften, *ABl. L 204 vom 21.07.1998, S. 37-48.*

- (19) Die Mitgliedstaaten benennen zur Durchführung der Konformitätsbewertungsverfahren und der regelmäßigen Inspektionen befugte Prüfstellen. Sie müssen gleichfalls sicherstellen, dass diese Stellen hinreichend unabhängig, kompetent und unparteiisch arbeiten und zur Durchführung der Aufgaben, für die sie bestimmt und benannt wurden, fachlich in der Lage sind.
- (20) Das von den Vereinten Nationen am 2. Dezember 1972 angenommene Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC)⁶⁰ trägt ebenfalls zum Erreichen dieses Ziels einer Verbesserung der Sicherheit intermodaler Ladeeinheiten und europäischer intermodaler Ladeeinheiten bei. Die meisten Mitgliedstaaten haben dieses Übereinkommen gemäß der Empfehlung 79/487/EWG des Rates⁶¹ bereits ratifiziert.
- (21) Es sollte ein Verfahren vorgesehen werden, das der Kommission die Änderung bestimmter Anhänge dieser Richtlinie ermöglicht.
- (22) Es sollte ein Verfahren vorgesehen werden, das es der Kommission ermöglicht, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, falls die harmonisierten Normen den Anforderungen dieser Richtlinie nicht in vollem Umfang entsprechen.
- (23) Die notwendigen Maßnahmen zur Durchführung dieser Richtlinie im Einklang mit dem Beschluss 99/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁶² müssen beschlossen werden.
- (24) Es sind Sanktionen für Verstöße gegen die in Anwendung dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Vorschriften vorzusehen.
- (25) Vor der Veröffentlichung der Spezifikationen im *Amtsblatt der Europäischen Union* müssen Vorkehrungen für die Durchführung dieser Richtlinie getroffen werden.
- (26) Es ist eine Übergangsbestimmung vorzusehen, damit vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie hergestellte intermodale Ladeeinheiten auch nach diesem Datum in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden können —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1 - Gegenstand

Diese Richtlinie definiert grundlegende Anforderungen und sieht die Annahme harmonisierter Normen und besonderer Interoperabilitätsanforderungen vor, um Effizienz und Sicherheit des Betriebs der neuen intermodalen Ladeeinheiten zu verbessern. Daneben legt sie im Hinblick auf die Verwirklichung einer europäischen intermodalen Ladeeinheit Anforderungen fest und sieht die Annahme harmonisierter Normen und besonderer Interoperabilitätsanforderungen vor. Die Richtlinie begründet Pflichten in Bezug auf die Konformitätsbewertung und die Instandhaltung und regelt die Verfahren der Konformitätsbewertung und der regelmäßigen Inspektion der im intermodalen Verkehr eingesetzten Ladeeinheiten.

⁶⁰ Das Internationale Übereinkommen über die Sicherheit von Containern (*International Convention for Safe Containers*, CSC) wurde am 2.12.1972 verabschiedet, trat am 6.9.1997 in Kraft und wurde 1981, 1983, 1991 und 1993 geändert; auf der Web-Seite der Internationalen Seeschiffahrtorganisation IMO kann Einsicht genommen werden: www.imo.org.

⁶¹ ABl. L 125 vom 22.5.1979, S. 18.

⁶² ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 2 - Anwendungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt
 - a) für die am Datum ihres Inkrafttretens vorhandenen intermodalen Ladeeinheiten und europäischen intermodalen Ladeeinheiten,
 - b) für hergestellte, auf den Markt oder in Verkehr gebrachte und/oder eingesetzte intermodale Ladeeinheiten, die den in Anhang I festgelegten Anforderungen und den in Artikel 9 aufgeführten besonderen Interoperabilitätsanforderungen entsprechen müssen,
 - c) für die neuen europäischen internationalen Ladeeinheiten, die den in den Anhängen I und II festgelegten Anforderungen und den in Artikel 9 aufgeführten besonderen Interoperabilitätsanforderungen entsprechen müssen.
2. Sie gilt ebenfalls für die in Absatz 1 genannten Ladeeinheiten, die ausschließlich für den Güterverkehr zwischen dem Gemeinschaftsgebiet und dem Hoheitsgebiet eines Drittstaats eingesetzt werden.
3. Der Luftverkehr wird von dieser Richtlinie nicht berührt.

Artikel 3 - Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „intermodale Ladeeinheit“: ein Container oder ein Wechselbehälter;
- b) „europäische intermodale Ladeeinheit“: eine entsprechend den in den Anhängen I und II festgelegten grundlegenden Anforderungen und den Interoperabilitätsanforderungen gebaute intermodale Ladeeinheit;
- c) "Container": ein für den Gütertransport konzipierter Behälter, der hinreichend fest für wiederholten Gebrauch, stapelbar und mit Vorrichtungen versehen ist, die den Wechsel des Verkehrsträgers ermöglichen;
- d) „Wechselbehälter“: eine in Europa verwendete, für den Gütertransport konzipierte Ladeeinheit, die optimal auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen zugeschnitten und mit Haltevorrichtungen versehen ist, die den Wechsel des Verkehrsträgers — in der Regel Schiene/Straße — ermöglichen;
- e) „harmonisierte Norm“: eine von einer anerkannten Normungsorganisation im Rahmen eines Auftrags der Kommission zur Erstellung einer europäischen Norm nach den Verfahren der Richtlinie 98/34/EG festgelegte technische Spezifikation, deren Einhaltung nicht zwingend vorgeschrieben ist,
- f) „Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion“: ein Zeichen, das bestätigt, dass eine intermodale Ladeeinheit einer regelmäßigen Inspektion unterzogen wurde oder der ersten regelmäßigen Inspektion unterzogen werden muss und als mit den grundlegenden Anforderungen übereinstimmend eingestuft worden ist; dieses Kennzeichen gibt ferner das Datum an, an dem die intermodale Ladeeinheit der nächsten regelmäßigen Inspektion gemäß Artikel 7 unterzogen werden soll;

- g) „regelmäßige Inspektion“: Kontrolle zur Überprüfung des Unterhaltungs- und Sicherheitszustands intermodaler Ladeeinheiten im Sinne von Buchstaben a), b) und c) nach den in Anhang V vorgesehenen Verfahren;
- h) „Konformitätsbewertungsverfahren“: die in Anhang IV genannten Verfahren;
- i) „benannte Stelle“ eine von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 10 bestimmte Prüfstelle, die die Kriterien von Anhang III erfüllt.

Artikel 4 - Bewertung der Konformität der intermodalen Ladeeinheiten

Vor dem Inverkehrbringen der intermodalen Ladeeinheiten und der europäischen intermodalen Ladeeinheiten muss der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter seine Produktion unter den festgelegten Bedingungen einem der in Anhang IV beschriebenen Konformitätsbewertungsverfahren unterziehen.

Die Konformität wird zur Anbringung der CE-Kennzeichnung auf den intermodalen Ladeeinheiten folgendermaßen festgestellt:

- Entweder durch interne Fertigungskontrolle unter Anwendung des Moduls A, falls die in Artikel 9 Absatz 3 genannten harmonisierten Normen eingehalten werden,
- oder durch interne Fertigungskontrolle unter Anwendung des Moduls Aa
- oder durch das Verfahren der Einzelprüfung (Modul G)
- oder durch das Verfahren der Gesamtqualitätssicherung (Modul H).

Artikel 5 - Freier Verkehr, Einschränkungen und Schutzklausel

1. Mitgliedstaat darf das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme auf seinem Hoheitsgebiet (einschließlich der Beförderung, Lagerung, Handhabung oder Wiederbeladung) intermodaler Ladeeinheiten, die den Bestimmungen dieser Richtlinie und/oder gegebenenfalls den harmonisierten Normen entsprechen, die in Anwendung dieser Richtlinie im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, und die mit der CE-Kennzeichnung zur Bestätigung dieser Konformität sowie mit dem Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion gemäß Artikel 8 versehen sind, nicht verbieten, beschränken oder behindern.
2. Mitgliedstaaten betrachten die intermodalen Ladeeinheiten, die die CE-Kennzeichnung tragen und mit der CE-Konformitätserklärung nach Anhang VII versehen sind, als mit den Bestimmungen dieser Richtlinie konform.
3. Ist ein Mitgliedstaat feststellt, dass eine Ladeeinheit im Sinne von Artikel 2, die vorschriftsmäßig instand gehalten und bestimmungsgemäß eingesetzt wurde, die Gesundheit und/oder die Sicherheit von Personen und gegebenenfalls Haustieren oder die Unversehrtheit von Gütern bei Beförderungen und/oder bei der Verwendung zu beeinträchtigen droht, obwohl sie eine CE-Kennzeichnung und ein Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion trägt, so kann er deren Inverkehrbringen oder Verwendung beschränken oder veranlassen, dass sie vom Markt genommen oder aus dem Verkehr gezogen wird. Er unterrichtet die Kommission unverzüglich von dieser Maßnahme und begründet seine Entscheidung.

4. Kommission hört die Betroffenen unverzüglich an. Stellt sie nach dieser Anhörung fest, dass die Maßnahme gerechtfertigt ist, so unterrichtet sie umgehend alle Mitgliedstaaten. Erweist sich die Maßnahme als ungerechtfertigt, so unterrichtet die Kommission den Mitgliedstaat, der sie befasst hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Europäischen Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten, den Eigentümer oder seinen in der Europäischen Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder den Besitzer.
5. Erweist sich die Ladeeinheit im Sinne von Artikel 2 als nicht konform, so ergreift der zuständige Mitgliedstaat gegenüber demjenigen, der die CE-Kennzeichnung oder das Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion angebracht hat, geeignete Maßnahmen und unterrichtet unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten.
6. Kommission stellt sicher, dass die Mitgliedstaaten über den Verlauf und das Ergebnis dieses Verfahrens unterrichtet werden.
7. Erkennt ein Mitgliedstaat fest, dass die CE-Kennzeichnung oder das Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion zu Unrecht angebracht wurde, so ist der Eigentümer oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder der Besitzer, der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter gehalten, die Zuwiderhandlung unter den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen abzustellen.
8. Ist die Nichtkonformität weiterbesteht, muss der Mitgliedstaat alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um das Inverkehrbringen, die Beförderung oder die Verwendung der betreffenden Ladeeinheit einzuschränken oder zu verbieten oder um zu veranlassen, dass diese vom Markt genommen oder aus dem Verkehr gezogen wird.
9. Jede in Anwendung dieser Richtlinie von einem Mitgliedstaat getroffene Entscheidung, die eine Einschränkung des Inverkehrbringens, der Beförderung oder der Verwendung intermodaler Ladeeinheiten zur Folge hat oder erzwingt, dass diese vom Markt genommen oder aus dem Verkehr gezogen wird, ist genau zu begründen. Sie ist den Betroffenen unverzüglich unter Angabe der nach dem einzelstaatlichen Recht dieses Mitgliedstaats verfügbaren Rechtsbehelfe sowie der Rechtsbehelfsfristen mitzuteilen.

Artikel 6 - Überwachung der intermodalen Ladeeinheiten

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle zweckmäßigen Maßnahmen, damit die in Artikel 3 Buchstaben a) und b) genannten Ladeeinheiten nur in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen werden können, wenn sie die Sicherheit von Personen und gegebenenfalls Haustieren oder Gütern bei ordnungsgemäßer Montage und Instandhaltung und bei bestimmungsgemäßer Verwendung nicht beeinträchtigen.
2. Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung der Vertragsbestimmungen Anforderungen festzulegen, die sie zum Schutz der Personen und insbesondere bei der Verwendung der betreffenden Ladeeinheiten für erforderlich halten, sofern dabei keine im Hinblick auf diese Richtlinie relevanten Änderungen an diesen Ladeeinheiten vorgenommen werden.

3. Die Mitgliedstaaten gestatten, dass bei Messen, Ausstellungen, Vorführungen und dergleichen intermodale Ladeeinheiten im Sinne von Artikel 1, die den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entsprechen, ausgestellt werden, sofern ein sichtbares Schild deutlich darauf hinweist, dass sie nicht der Richtlinie entsprechen und erst erworben werden können, wenn der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die Übereinstimmung hergestellt hat. Bei Vorführungen sind im Einklang mit allen von der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaates festgelegten Anforderungen die geeigneten Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, um den Schutz von Personen zu gewährleisten.

Artikel 7 - Instandhaltung und regelmäßige Inspektion

1. Jede intermodale Ladeeinheit und jede europäische intermodale Ladeeinheit muss innerhalb von fünf Jahren nach ihrer Herstellung durch den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten, den Eigentümer oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder den Besitzer gemäß einem der in Anhang V genannten Verfahren der ersten Inspektion nach Artikel 3 Buchstabe e) unterzogen werden.

Vorhandene Ladeeinheiten sind vor dem 1. Juli 2007 oder innerhalb von fünf Jahren nach ihrer Herstellung der ersten Inspektion zu unterziehen.

Vorhandene oder neue intermodale Ladeeinheiten, die in der Gemeinschaft in Verkehr sind oder im Güterverkehr zwischen dem Gemeinschaftsgebiet und Drittstaaten eingesetzt werden, sind in Abständen von höchstens 24 Monaten regelmäßigen Inspektionen zu unterziehen.

2. Der Eigentümer der intermodalen Ladeeinheit, sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder der Besitzer ist dafür verantwortlich, dass diese in einem unter Sicherheitsaspekten guten Zustand erhalten wird.
3. Das Fälligkeitsdatum (Monat und Jahr) der nächsten regelmäßigen Inspektion einer intermodalen Ladeeinheit wird sichtbar, deutlich lesbar und beständig auf derselben angebracht.
4. Die intermodalen Ladeeinheiten können in jedem Mitgliedstaat einer regelmäßigen Inspektion nach den in Anhang V dieser Richtlinie vorgesehenen Verfahren unterzogen werden.

Artikel 8 - CE-Kennzeichnung und Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion

1. Die CE-Kennzeichnung besteht aus den Buchstaben „CE“ mit dem in Anhang VI als Muster angegebenen Schriftbild.

Der CE-Kennzeichnung folgt die Kennnummer der benannten Stelle, die in der Phase der Produktionsüberwachung eingeschaltet wird.

2. Die CE-Kennzeichnung ist sichtbar, deutlich lesbar und beständig auf jeder intermodalen Ladeeinheit anzubringen.
3. Es ist verboten, auf intermodalen Ladeeinheiten und europäischen intermodalen Ladeeinheiten Kennzeichnungen anzubringen, durch die Dritte hinsichtlich der

Bedeutung und des Schriftbildes der CE-Kennzeichnung irreführt werden könnten. Jede andere Kennzeichnung darf auf den intermodalen Ladeeinheiten angebracht werden, wenn sie die Sichtbarkeit und Lesbarkeit der CE-Kennzeichnung nicht beeinträchtigt.

4. Neben der CE-Kennzeichnung muss ein Zeichen mit dem in Anhang VII als Muster angegebenen Schriftbild angebracht werden. Das Zeichen für intermodale Ladeeinheiten unterscheidet sich von jenem für europäische intermodale Ladeeinheiten.
5. Das Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion muss das Herstellungsdatum, das Datum der letzten und das Fälligkeitsdatum der nächsten regelmäßigen Inspektion angeben. Es wird von der Prüfstelle angebracht und entspricht dem in Anhang VII als Muster angegebenen Schriftbild.
6. Unberechtigte Anbringung der CE-Kennzeichnung
 - a) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass die CE-Kennzeichnung und/oder das Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion zu Unrecht angebracht wurde, so ist der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, der Eigentümer oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder der Besitzer verpflichtet, dieses Produkt wieder in Einklang mit den Bestimmungen für die CE-Kennzeichnung zu bringen und die Zuwiderhandlung unter den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen abzustellen.
 - b) Falls die Nichtübereinstimmung weiterbesteht, muss der Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um nach den Verfahren des Artikels 5 das Inverkehrbringen des betreffenden Produkts einzuschränken oder zu untersagen bzw. zu gewährleisten, dass es aus dem Verkehr gezogen wird.

Artikel 9 - Spezifikationen, harmonisierte Normen und offizielle Einwände

1. Die in Artikel 1 genannten intermodalen Ladeeinheiten und europäischen intermodalen Ladeeinheiten müssen die grundlegenden Anforderungen gemäß den Anhängen I bzw. II sowie die besonderen Interoperabilitätsanforderungen erfüllen. Letztere werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 12 Absatz 2 vorgesehenen Verfahren beschlossen.

Die Kommission veröffentlicht die Beschlüsse in Bezug auf anzuwendende besondere Interoperabilitätsanforderungen im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

2. Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass intermodale Ladeeinheiten und europäische intermodale Ladeeinheiten, die mit der CE-Kennzeichnung gemäß Artikel 8 und der Konformitätserklärung gemäß Anhang VII versehen sind, sämtliche Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllen.
3. Bei den intermodalen Ladeeinheiten und europäischen intermodalen Ladeeinheiten, die den harmonisierten Normen entsprechen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, wird davon ausgegangen, dass sie den grundlegenden Anforderungen sowie den besonderen Interoperabilitätsanforderungen entsprechen.

4. Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die in Absatz 3 genannten harmonisierten Normen den grundlegenden Anforderungen gemäß den Anhängen I und II und/oder den besonderen Interoperabilitätsanforderungen nicht entsprechen, so befasst der betreffende Mitgliedstaat oder die Kommission den durch die Richtlinie 98/34/EG eingesetzten ständigen Ausschuss.
5. Unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Ausschusses teilt die Kommission den Mitgliedstaaten mit, ob die betreffenden Normen aus den Veröffentlichungen gemäß Absatz 3 zu streichen sind.

Artikel 10 - Benannte Stellen

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Liste der in der Gemeinschaft ansässigen benannten Stellen, die sie für die Durchführung der Verfahren der Anhänge IV und V sowie der spezifischen Aufgaben, die diesen Stellen übertragen wurden, bestimmt haben, und geben die Kennnummern an, die ihnen zuvor von der Kommission zugeteilt wurden.

Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Liste der benannten Stellen unter Angabe ihrer Kennnummer und der ihnen übertragenen Aufgaben. Die Kommission sorgt für die Aktualisierung dieser Liste.

2. Bei der Auswahl benannter Stellen wenden die Mitgliedstaaten die in Anhang III festgelegten Kriterien an.
3. Ein Mitgliedstaat, der eine Stelle benannt hat, muss die Benennung zurückziehen, wenn er feststellt, dass die Stelle die in Absatz 2 genannten Kriterien nicht mehr erfüllt.

Er unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über die Zurücknahme einer Benennung.

Artikel 11 - Anpassung und Anhänge

Die erforderlichen Änderungen zur Anpassung der Anhänge I und II dieser Richtlinie werden nach dem Verfahren des Artikels 12 beschlossen.

Artikel 12 - Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Regelungsausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 99/468/EG unter Beachtung der Bestimmungen von dessen Artikel 8.
3. Der Ausschuss beschließt seine Geschäftsordnung. Der Ausschuss kann alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung und der praktischen Anwendung dieser Richtlinie prüfen, die sein Vorsitzender von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats zur Sprache bringt.

Artikel 13 - Sanktionen

Die Mitgliedstaaten beschließen eine Regelung in Bezug auf die Sanktionen für Verstöße gegen die in Anwendung dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Durchführung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie mit und unterrichten sie unverzüglich über jede nachträgliche Änderung derselben.

Artikel 14 - Durchführung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, spätestens am 1. Juli 2005 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
2. Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
3. Die Bestimmungen von Artikel 4 gelten nicht für intermodale Ladeeinheiten, die vor dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt hergestellt und spätestens sechs Monate nach diesem Zeitpunkt in Betrieb genommen wurden.

Artikel 15

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

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANHANG I***Grundlegende Anforderungen in Bezug auf intermodale Ladeeinheiten***

Um die Handhabung intermodaler Ladeeinheiten zu erleichtern und die Intermodalität im Verkehr allgemein zu fördern, müssen die intermodalen Ladeeinheiten je nach Kategorie und Klasse den in diesem Anhang festgelegten Anforderungen genügen. Diese Anforderungen gewährleisten die größtmögliche Interoperabilität der intermodalen Ladeeinheiten zwischen Straßenverkehr, Schienenverkehr, Binnenschifffahrt und Seeverkehr.

Sicherheit:	Einhaltung der geltenden Bestimmungen des am 2. Dezember 1972 in Genf geschlossenen Internationalen Übereinkommens über sichere Container. Minimierung der Schadensgefahr bei der Beförderung innerhalb einer Verkehrsart und beim Umschlag zwischen Verkehrsträgern. Ausrüstung jeder neuen intermodalen Ladeeinheit mit einem Warnsystem zur Sicherung gegen unbefugtes Öffnen, beispielsweise mit einer elektronischen Versiegelung nach dem jüngsten Stand der Technik.
Handhabung:	Ermöglichung einer effizienten Handhabung, u.a. mit auf den Umschlag von ISO-Containern ausgelegtem Gerät.
Verstauen:	Kompatibilisierung der Stauschnittstellen mit den vier Verkehrsträgern.
Festigkeit:	UCI dürfen im Falle eines Sturzes weder brechen noch sich öffnen. UCI müssen gegen die bei der Handhabung üblichen Stöße so unempfindlich sein, dass dadurch die Erteilung des Kennzeichens der regelmäßigen Inspektion nicht in Frage gestellt wird.
Kodierung und Identifizierung der Einheiten	Nutzung elektronischer Identifizierungs- und Codierungstechniken nach dem Stand der Technik.

Im Straßenverkehr eingesetzte intermodale Ladeeinheiten müssen die Vorschriften der Richtlinie 96/53/EG einhalten.

ANHANG II

Grundlegende Anforderungen in Bezug auf die europäische intermodale Ladeeinheit

Die europäische intermodale Ladeeinheit ist die ideale Ladeeinheit für die Beförderung diverser Trockengüter auf der Straße, der Schiene, per Binnenschifffahrt oder im Kurzstreckenseeverkehr.

Europäische intermodale Ladeeinheiten müssen neben den Anforderungen nach Anhang I, die für alle neuen intermodalen Ladeeinheiten gelten, auch folgenden Anforderungen genügen:

Gewicht und Abmessungen:	Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 96/53 ⁶³ .
Typ:	Mehrzweckbehälter für Trockengüter
Innenlänge:	Die Innenlänge muss in Längsrichtung folgende Beladung ermöglichen: • 11 Einheiten von 1200 mm bei der langen Version, • 6 Einheiten von 1200 mm bei der kurzen Version, wobei jeweils der notwendige Rangierspielraum zu berücksichtigen ist.
Innere Breite:	Die innere Breite muss es ermöglichen, zwei Euro-Paletten (1 200 x 800 mm) oder zwei UK-Paletten (1 200 x 1 000 mm) längs (also zwei Mal 1 200 mm) oder drei Euro-Paletten breitseitig nebeneinander (also drei Mal 800 mm) jeweils mit dem nötigen Rangierspielraum zu laden.
Äußere Höhe:	2670 mm
Konstruktionsfestigkeit:	Referenzdokument für die Festigkeit ist gegebenenfalls die Normenreihe ISO 1496. – Es muss möglich sein, vier beladene lange Einheiten übereinander zu stapeln und im Seeverkehr zu befördern. – Die Stapelbarkeit kurzer beladener Einheiten muss jener von 20-Fuß-ISO-Containern entsprechen. – Die Widerstandsfähigkeit gegen Druckabscherung muss ausreichend hoch sein, um die Beförderung von Einheiten in der obengenannten Anzahl von Stapellagen per Binnenschifffahrt oder im Kurzstreckenseeverkehr zu ermöglichen. – Es muss möglich sein, die Einheiten von oben zu greifen.

⁶³

ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

ANHANG III

Mindestkriterien für die Bestimmung der benannten Stellen gemäß Artikel 10

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Bewertungen und Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder mit dem Urheber des Entwurfs, dem Hersteller, dem Lieferanten, dem Aufsteller oder dem Betreiber der intermodalen Ladeeinheiten, die diese Stelle prüft, identisch noch Beauftragte einer dieser Personen sein. Sie dürfen weder unmittelbar noch als Beauftragte an der Planung, am Bau, am Vertrieb oder an der Instandhaltung dieser Einheiten beteiligt sein. Dies schließt nicht aus, dass zwischen dem Hersteller der Einheiten und der Stelle technische Informationen ausgetauscht werden können.
2. Die Stelle und ihr Personal müssen die Bewertungen und Prüfungen mit höchster beruflicher Zuverlässigkeit und größter technischer Sachkunde durchführen und unabhängig von jeder Einflussnahme — vor allem finanzieller Art — auf ihre Beurteilung und die Ergebnisse ihrer Prüfung sein, insbesondere von der Einflussnahme durch Personen oder Personengruppen, die an den Ergebnissen der Prüfungen interessiert sind.
3. Die Stelle muss über das Personal und die Mittel verfügen, die zur angemessenen Erfüllung der mit der Durchführung der Kontrollen oder Überwachungsmaßnahmen verbundenen technischen und administrativen Aufgaben erforderlich sind; ebenso muss sie Zugang zu den für außerordentliche Prüfungen erforderlichen Geräten haben.
4. Das mit den Kontrollen beauftragte Personal muss folgende Voraussetzungen erfüllen:
 - eine gute technische und berufliche Ausbildung,
 - ausreichende Kenntnisse der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Kontrollen und eine ausreichende praktische Erfahrung mit solchen Kontrollen,
 - die Fähigkeit zur Abfassung der Bescheinigungen, Prüfprotokolle und Berichte, in denen die durchgeführten Prüfungen niedergelegt werden.
5. Die Unparteilichkeit des Inspektionspersonals ist zu gewährleisten. Die Höhe des Arbeitsentgelts der Prüfer darf sich weder nach der Zahl der von ihnen durchgeführten Kontrollen noch nach den Ergebnissen derselben richten.
6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, diese Haftpflicht wird aufgrund der innerstaatlichen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen oder die Kontrollen werden unmittelbar von dem Mitgliedstaat durchgeführt.
7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Behörden des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt) durch das Berufsgeheimnis in Bezug auf alles gebunden, wovon es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen der Richtlinie oder jeder innerstaatlichen Rechtsvorschrift, die der Richtlinie Wirkung verleiht, Kenntnis erhält.

ANHANG IV

Konformitätsbewertungsverfahren

Eine intermodale Ladeeinheit muss nach Wahl des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten einem der in Artikel 6 vorgesehenen Konformitätsbewertungsverfahren unterzogen werden, die in diesem Anhang definiert werden:

- Entweder durch interne Fertigungskontrolle unter Anwendung des Moduls A, falls die in Artikel 9 Absatz 3 genannten harmonisierten Normen eingehalten werden,
- oder durch interne Fertigungskontrolle unter Anwendung des Moduls Aa
- oder durch das Verfahren der Einzelprüfung (Modul G)
- oder durch das Verfahren der Gesamtqualitätssicherung (Modul H).

Modul A (Interne Fertigungskontrolle)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, wodurch der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, der die in Teil 2 vorgesehenen Verpflichtungen erfüllt, sicherstellt und erklärt, dass die intermodalen Ladeeinheiten die relevanten Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter muss auf allen intermodalen Ladeeinheiten das geeignete Kennzeichen anbringen und eine schriftliche Konformitätserklärung ausstellen.
2. Der Hersteller erstellt die unter Nummer 3 beschriebenen technischen Unterlagen; der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter halten diese Unterlagen nach Herstellung der letzten intermodalen Ladeeinheit zehn Jahre lang zur Einsichtnahme durch die nationalen Behörden bereit. Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt die Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen der intermodalen Ladeeinheiten auf dem Gemeinschaftsmarkt verantwortlich ist.
3. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung der intermodalen Ladeeinheiten mit den relevanten Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Soweit es für die Bewertung erforderlich ist, müssen sie Entwurf, Fertigung und Funktionsweise der intermodalen Ladeeinheiten abdecken und folgendes umfassen:
 - eine allgemeine Beschreibung der intermodalen Ladeeinheiten,
 - Konstruktions- und Fertigungszeichnungen sowie Pläne von Bauteilen, Unterbaugruppen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.;
 - Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Erzeugnisses erforderlich sind;

- eine Beschreibung der Lösungen, die gewählt wurden, um den Anforderungen der Richtlinie zu entsprechen,
 - die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
 - Prüfberichte.
4. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der Konformitätserklärung auf.
 5. Der Hersteller muss alle erforderlichen Maßnahmen treffen, damit der Fertigungsprozess zur Herstellung intermodaler Ladeeinheiten führt, die den Anforderungen der in Teil 2 genannten technischen Unterlagen sowie den Anforderungen der einschlägigen Richtlinie entsprechen.

Modul Aa (Interne Fertigungskontrolle mit Überwachung der Abnahme)

Zusätzlich zu den Anforderungen des Moduls A gilt folgendes:

Die Abnahme unterliegt einer Überwachung in Form unangemeldeter Besuche durch die vom Hersteller ausgewählte benannte Stelle.

Bei diesen Besuchen muss die benannte Stelle

- sich vergewissern, dass der Hersteller die Abnahme tatsächlich durchführt;
- in den Fertigungsstätten oder Lagern intermodale Ladeeinheiten zu Kontrollzwecken entnehmen. Die benannte Stelle entscheidet über die Anzahl der zu entnehmenden Einheiten sowie darüber, ob es erforderlich ist, an diesen entnommenen Einheiten die Abnahme ganz oder teilweise durchzuführen oder durchführen zu lassen.

Bei Nichtübereinstimmung einer oder mehrerer Einheiten ergreift die benannte Stelle die geeigneten Maßnahmen.

Der Hersteller bringt unter der Verantwortlichkeit der benannten Stelle deren Kennnummer auf jeder intermodalen Ladeeinheit an.

Modul G (EG-Einzelprüfung)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller sicherstellt und erklärt, dass die intermodale Ladeeinheit, wofür die Bescheinigung nach Abschnitt 4.1 ausgestellt wurde, die entsprechenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an dieser Einheit die geeignete Kennzeichnung an und stellt eine Konformitätserklärung aus.
2. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle seiner Wahl die Einzelprüfung. Der Antrag enthält folgendes:
 - Name und Anschrift des Herstellers sowie Standort der intermodalen Ladeeinheit;

- eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen benannten Stelle eingereicht worden ist;
 - technische Unterlagen.
3. Die technischen Unterlagen müssen es ermöglichen, die Übereinstimmung der intermodalen Ladeeinheit mit den entsprechenden Anforderungen der Richtlinie zu bewerten und deren Konstruktion, Bau und Funktionsweise zu verstehen. Die technischen Unterlagen müssen folgendes enthalten:
- eine allgemeine Beschreibung der betreffenden Einheit;
 - Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Unterbaugruppen, Schaltkreisen usw.;
 - Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis dieser Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise dieser Einheit erforderlich sind;
 - die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
 - Prüfberichte;
 - angemessene Einzelangaben zur Zulassung der Fertigungs- und Kontrollverfahren und zur Qualifikation oder Zulassung des betreffenden Personals.
4. Die benannte Stelle prüft den Entwurf und die Konstruktion jeder intermodalen Ladeeinheit und führt bei der Fertigung die entsprechenden Prüfungen durch, um deren Übereinstimmung mit den entsprechenden Anforderungen der Richtlinie zu bescheinigen.
- 4.1. Die benannte Stelle bringt an jeder intermodalen Ladeeinheit ihre Kennnummer an oder lässt diese anbringen und stellt eine Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus. Diese Bescheinigung ist zehn Jahre lang aufzubewahren.
- 4.2. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter muss auf Verlangen die Konformitätserklärung und die Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle vorlegen können.

Die benannte Stelle hat dabei insbesondere folgende Aufgaben:

- Sie prüft die technischen Unterlagen in Bezug auf den Entwurf sowie die Fertigungsverfahren;
- sie bewertet die verwendeten Werkstoffe, falls diese nicht den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie entsprechen, und prüft das vom Werkstoffhersteller ausgestellte Zertifikat;
- sie erteilt die Zulassung für die Arbeitsverfahren zur dauerhaften Verbindung der Bauteile der intermodalen Ladeeinheiten;
- sie prüft die Qualifikationen oder Zulassungen;

- sie führt die Schlussprüfung durch, nimmt die Prüfung vor oder lässt sie vornehmen und prüft die etwaigen Sicherheitseinrichtungen.

Modul H (Gesamtqualitätssicherung)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Nummer 2 erfüllt, sicherstellt und erklärt, dass die betreffenden Erzeugnisse die für sie geltenden Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Erzeugnis die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus. Der CE-Kennzeichnung wird die Kennnummer der für die Überwachung gemäß Nummer 4 zuständigen benannten Stelle hinzugefügt.
2. Der Hersteller setzt ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Entwurf, Herstellung, Endkontrolle der Erzeugnisse und Prüfungen gemäß Nummer 3 ein und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.

3. Qualitätssicherungssystem

- 3.1 Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems.

Der Antrag enthält folgendes:

- alle zweckdienlichen Informationen über die betreffende Produktkategorie,
- die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem.

- 3.2. Das Qualitätssicherungssystem muss die Übereinstimmung der Erzeugnisse mit den dafür geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleisten.

Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, dass die Qualitätssicherungsgrundsätze und -verfahren, wie z.B. Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte, einheitlich ausgelegt werden.

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- Qualitätsziele, organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in Bezug auf die Qualität des Entwurfs und der Erzeugnisse,
- technische Konstruktionsspezifikationen einschließlich der angewandten Normen sowie — falls die in Artikel 5 genannten Normen nicht vollständig angewandt wurden — die Mittel, mit denen gewährleistet werden soll, dass die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie in Bezug auf die Erzeugnisse erfüllt sind,
- die Techniken zur Prüfung des Entwurfs und die Verfahrensweisen, die beim Entwurf der Erzeugnisse der betreffenden Produktkategorie verfolgt werden,

- die entsprechenden Fertigungs-, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungstechniken sowie die verfolgten Verfahrensweisen,
- vor, während und nach der Herstellung durchgeführte Untersuchungen und Prüfungen mit Angabe ihrer Häufigkeit,
- Qualitätssicherungsunterlagen wie Inspektionsberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der betreffenden Mitarbeiter usw.,
- Mittel, mit denen überprüft werden kann, ob die angestrebte Qualität in Bezug auf den Entwurf und das Erzeugnis erreicht wird und das Qualitätssicherungssystem wirksam ist.

3.3. Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die unter Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt. Sie geht davon aus, dass die Qualitätssicherungssysteme, die der entsprechenden harmonisierten Norm folgen, diesen Anforderungen entsprechen.

Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung der intermodalen Ladeeinheiten mit den relevanten Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Soweit es für die Bewertung erforderlich ist, müssen sie Entwurf, Fertigung und Funktionsweise der intermodalen Ladeeinheiten abdecken und folgendes umfassen:

- eine allgemeine Beschreibung der intermodalen Ladeeinheiten,
- Konstruktions- und Fertigungszeichnungen sowie Pläne von Bauteilen, Unterbaugruppen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.;
- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Erzeugnisses erforderlich sind;
- eine Beschreibung der Lösungen, die gewählt wurden, um den Anforderungen der Richtlinie zu entsprechen,
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
- Prüfberichte.

Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams muss über Erfahrungen mit der Bewertung der betreffenden Technologie verfügen. Das Bewertungsverfahren umfasst auch einen Besuch des Herstellerwerks.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, den aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem erwachsenden Verpflichtungen nachzukommen und dafür zu sorgen, dass es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein bevollmächtigter Vertreter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, laufend über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine Neubewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

4. Überwachung unter der Verantwortung der benannten Stelle
 - 4.1. Die Überwachung soll gewährleisten, dass der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem ordnungsgemäß erfüllt.
 - 4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Entwicklungs-, Herstellungs-, Inspektions-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Informationen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere:
 - die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem,
 - die im Qualitätssicherungssystem für den Entwicklungsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Ergebnisse von Analysen, Berechnungen, Prüfungen usw.,
 - die im Qualitätssicherungssystem für den Fertigungsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Prüfberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.
 - 4.3. Die benannte Stelle führt jährlich Nachprüfungen (Audits) durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrecht erhält und anwendet, und legt ihm einen Bericht über die Nachprüfung vor.
 - 4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Bei diesen Besuchen kann die benannte Stelle erforderlichenfalls Prüfungen zur Kontrolle des ordnungsgemäßen Funktionierens des Qualitätssicherungssystems durchführen oder durchführen lassen. Sie legt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Falle einer Prüfung einen Prüfbericht vor.
5. Der Hersteller hält zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Erzeugnisses folgende Unterlagen für die einzelstaatlichen Behörden bereit:
 - die Unterlagen gemäß Nummer 3.1, zweiter Gedankenstrich,
 - Unterlagen über Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Absatz 2,
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß Nummer 3.4 letzter Absatz und den Nummern 4.3 und 4.4.
6. Jede benannte Stelle übermittelt darüber hinaus den übrigen benannten Stellen zweckdienliche Informationen über zurückgezogene oder verweigerte Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme.

ANHANG V

Verfahren der regelmäßigen Inspektion

Die regelmäßige Inspektion muss nach einem der beiden nachfolgend beschriebenen Verfahren erfolgen.

Modul 1 (Regelmäßige Inspektion der Erzeugnisse)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Eigentümer, sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder der Besitzer sicherstellt, dass die intermodale Ladeeinheit noch immer die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt.
2. Zur Erfüllung der in Nummer 1 genannten Anforderungen ergreift der Eigentümer, sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder der Besitzer alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Betriebs- und Instandhaltungsbedingungen die dauerhafte Konformität der intermodalen Ladeeinheit mit den Anforderungen dieser Richtlinie gewährleisten, und dass insbesondere
 - die intermodalen Ladeeinheiten bestimmungsgemäß verwendet werden,
 - etwaige Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden,
 - die regelmäßigen Inspektionen vorgenommen werden.

Die durchgeführten Maßnahmen müssen in den Unterlagen verzeichnet werden, die vom Eigentümer, seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder dem Besitzer für die einzelstaatlichen Behörden bereitzuhalten sind.

3. Die benannte Stelle muss die geeigneten Untersuchungen und Prüfungen vornehmen, um die Übereinstimmung der intermodalen Ladeeinheit mit den entsprechenden Anforderungen dieser Richtlinie zu überprüfen.
- 3.1. Um festzustellen, ob die intermodalen Ladeeinheiten die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen, müssen alle Einheiten einzeln untersucht und die in den europäischen Spezifikationen beschriebenen geeigneten Prüfungen durchgeführt werden.
- 3.2. Die benannte Stelle muss an jeder Einheit, die einer regelmäßigen Inspektion unterzogen wird, unmittelbar nach dem Datum der Inspektion ihre Kennnummer anbringen oder anbringen lassen und die schriftliche Bescheinigung über die Durchführung der regelmäßigen Inspektion ausstellen. Diese Bescheinigung kann sich auf eine Reihe einzelner Einheiten beziehen.
- 3.3. Der Eigentümer, sein in der Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter oder der Besitzer bewahren die Bescheinigung über die Durchführung der regelmäßigen Inspektion nach Nummer 3.2 sowie die in Nummer 2 genannten Unterlagen mindestens bis zur nächsten regelmäßigen Inspektion auf.

Modul 2 (Regelmäßige Inspektion durch Qualitätssicherung)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, wodurch der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, der die in Nummer 2 vorgesehenen Verpflichtungen erfüllt, sicherstellt und erklärt, dass die intermodale Ladeeinheit die Anforderungen dieser Richtlinie noch immer erfüllt. Der Hersteller, sein in der Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter oder der Besitzer muss auf jeder intermodalen Ladeeinheit das Datum der regelmäßigen Inspektion anbringen und eine schriftliche Konformitätserklärung ausstellen. Dem Datum der regelmäßigen Inspektion wird die Kennnummer der benannten Stelle hinzugefügt, die für die Überwachung nach Nummer 4 zuständig ist.
2. Eigentümer, sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder der Besitzer ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Betriebs- und Instandhaltungsbedingungen die dauerhafte Konformität der intermodalen Ladeeinheit mit den Anforderungen dieser Richtlinie gewährleisten, und dass insbesondere
 - die intermodalen Ladeeinheiten bestimmungsgemäß verwendet werden,
 - etwaige Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden,
 - die regelmäßigen Inspektionen vorgenommen werden.

Die durchgeführten Maßnahmen müssen in den Unterlagen verzeichnet werden, die vom Eigentümer, seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder dem Besitzer für die einzelstaatlichen Behörden bereitzuhalten sind.

Der Eigentümer, sein in der Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter oder der Besitzer tragen dafür Sorge, dass für die durchzuführenden regelmäßigen Inspektionen qualifiziertes Personal und die notwendige Infrastruktur gemäß Anhang III Nummer 3 bis 7 zur Verfügung gestellt werden.

Der Hersteller, sein in der Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter oder der Besitzer muss ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für die regelmäßige Inspektion und die Prüfung gemäß Nummer 3 anwenden; ferner unterliegt er der Überwachung gemäß Nummer 4.

3. Qualitätssicherungssystem

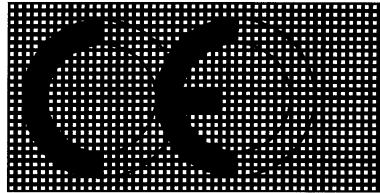
Die Bestimmungen von Anhang IV, Modul H, dieser Richtlinie können *mutatis mutandis* auch auf die regelmäßige Inspektion angewandt werden.

ANHANG VI

CE-Kennzeichnung und andere Zeichen

1. CE-Kennzeichnung

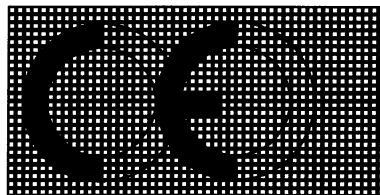
Die CE-Kennzeichnung besteht aus den Buchstaben „CE“ mit nachstehendem Schriftbild:



2. Zeichen zur Unterscheidung

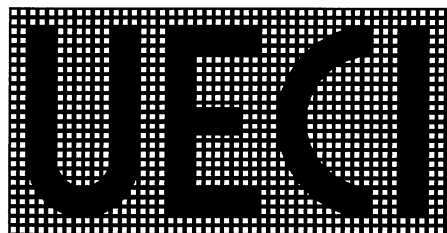
2.1 UCI

Auf UCI, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, wird direkt unter der CE-Kennzeichnung das Zeichen „UCI“ angebracht. Dieses Zeichen besteht aus den Buchstaben „UCI“ mit nachstehendem Schriftbild:



2.2. UECI

Auf UECI, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, wird direkt unter der CE-Kennzeichnung das Zeichen „UECI“ angebracht. Dieses Zeichen besteht aus den Buchstaben „UECI“ mit nachstehendem Schriftbild:



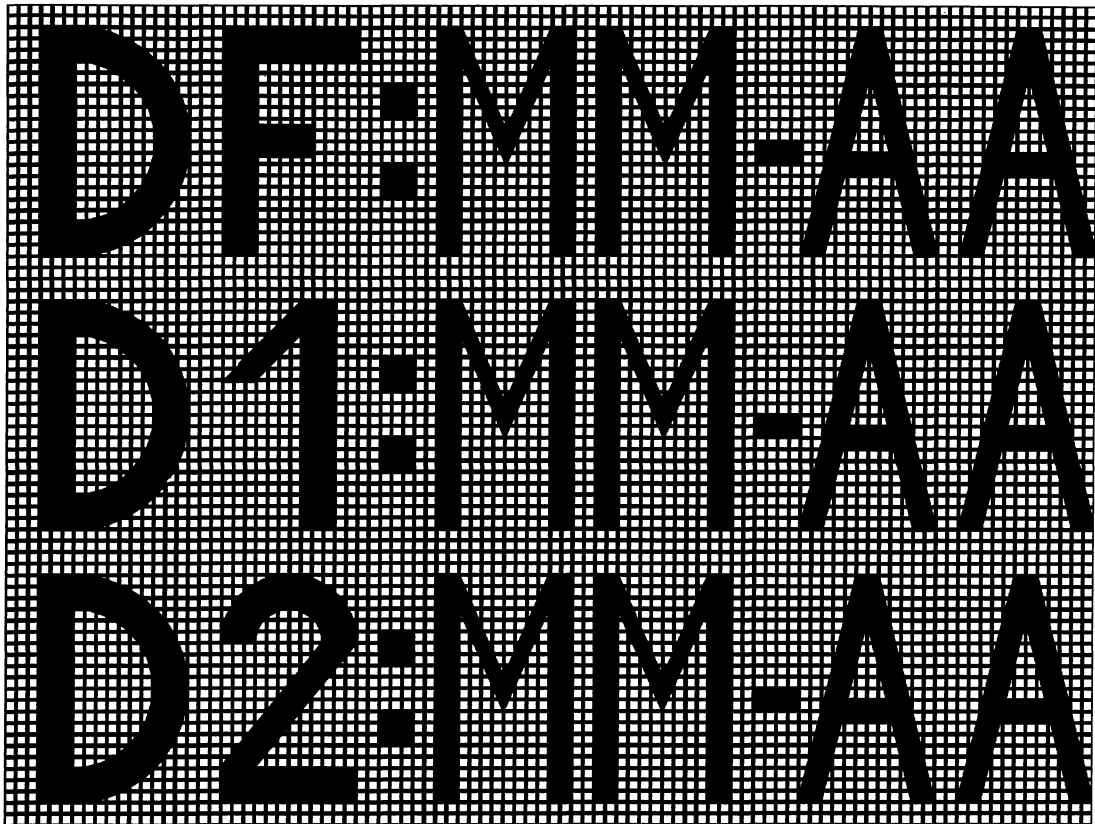
3. Kennzeichen der regelmäßigen Inspektion

Jede auf dem Gemeinschaftsgebiet eingesetzte UCI trägt folgende Angaben:

- Herstellungsdatum, bestehend aus den Buchstaben „DF“, gefolgt von 4 Ziffern: zwei für den Monat und für das Jahr,
- Datum der letzten Inspektion, bestehend aus dem Zeichen „D1“, gefolgt von 4 Ziffern: zwei für den Monat und für das Jahr,

- Fälligkeitsdatum der nächsten Inspektion, bestehend aus dem Zeichen „D2“, gefolgt von 4 Ziffern: zwei für den Monat und für das Jahr.

Dieses Zeichen wird mit nachstehendem Schriftbild angebracht:



4. Gemeinsame Vorschriften

Bei Verkleinerung oder Vergrößerung der CE-Kennzeichnung oder der Zeichen müssen die Proportionen eingehalten werden, die sich aus dem oben abgebildeten Raster ergeben.

Die verschiedenen Bestandteile der CE-Kennzeichnung und der Zeichen müssen etwa gleich hoch sein; die Mindesthöhe beträgt 5 cm.

Die Ziffern können gleichwohl beliebig verändert werden, sofern arabische Ziffern von gleicher Höhe wie die anderen Bestandteile verwendet werden.

ANHANG VII

KONFORMITÄTSERKLÄRUNG

Die EG-Konformitätserklärung muss folgende Angaben enthalten:

- Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten,
- Beschreibung der betreffenden intermodalen Ladeeinheit (oder der Serie),
- angewandte Konformitätsbewertungsverfahren,
- gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle, die die Kontrolle vorgenommen hat,
- gegebenenfalls Verweis auf die EG-Baumusterprüfbescheinigung, die EG-Entwurfsprüfbescheinigung oder die EG-Konformitätsbescheinigung,
- gegebenenfalls Name und Anschrift der benannten Stelle, welche das Qualitätssicherungssystem des Herstellers überwacht,
- gegebenenfalls der Verweis auf die Fundstellen der angewandten harmonisierten Normen,
- gegebenenfalls alle anderen technischen Spezifikationen, die angewandt wurden,
- gegebenenfalls Verweise auf die Fundstellen anderer Gemeinschaftsrichtlinien, die angewandt wurden,
- Angaben zum Unterzeichner, der bevollmächtigt ist, für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich zu unterzeichnen.

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Politikbereich(e): Energie und Verkehr

Tätigkeit(en): Land-, Luft- und Seeverkehrspolitik

Bezeichnung der Massnahme: Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über intermodale Ladeeinheiten

1. HAUSHALTSLINIE (NUMMER UND BEZEICHNUNG)

A07031 – Obligatorische Ausschüsse

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

2.1 Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B) : Mio. € (VE)

906.000 €

2.2 Laufzeit:

Drei Jahre ab Verabschiedung der Richtlinie

2.3 Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben

- a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) (vgl. Ziffer 6.1.1)

in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 und Folge- jahre	Ins- gesamt
Verpflichtungs- ermächtigungen							
Zahlungs- ermächtigungen							

- b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben (vgl. Ziffer 6.1.2)

VE							
ZE							

Zwischensumme a+b

VE							
ZE							

- c) Gesamtausgaben für Humanressourcen und Verwaltung (vgl. Ziffer 7.2 und 7.3)

VE/ZE	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
-------	-----------	-----------	-----------	--	--	--	--

a+b+c insgesamt							
VE	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
ZE	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

2.4 Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

[X] Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

[...] Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau

[...] sowie gegebenenfalls eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung erforderlich.

2.5 Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

[X] Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme)

ODER

[...] Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

- N.B.: Einzelangaben und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen auf einem getrennten Blatt beizufügen.

in Mio. € (bis zur 1. Dezimalstelle)

Haushalts- linie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme (Jahr n-1)	Stand nach der Maßnahme					
			Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	N+5
	a) <u>Einnahmen nominal</u>							
	b) <u>Veränderung bei den Einnahmen</u>	Δ						

(Beschreibung für jede einzelne Haushaltslinie; die Tabelle ist um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern, wenn die Wirkung der Maßnahme sich über mehrere Haushaltslinien erstreckt).

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beteiligung	Beteiligung von Beitrittsländern	Rubrik der FV
	GM/NGM	JA	JA	JA	N° [3]

4. RECHTSGRUNDLAGE

Art. 71 und 80 des Vertrages

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1 Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft

5.1.1 Ziele

Empfehlen einer optimalen intermodalen Ladeeinheit, die die Vorteile des Wechselbehälters (große Kapazität) mit jenen des Containers (Widerstandsfähigkeit) im Hinblick auf eine Entlastung der Infrastrukturen verbindet.

Harmonisierung der Schnittstellen für die Handhabung und das Verstauen neuer intermodaler Ladeeinheiten zur Verringerung der durchschnittlichen Handhabungszeit.

Einführung einer Pflicht zur Ausstattung jeder neuen intermodalen Ladeeinheit mit leistungsfähigen Vorrichtungen für die technische und allgemeine Sicherheit, um unbefugtem Eindringen oder rechtswidrigem Einbringen von Materialien entgegenzuwirken.

Einführung obligatorischer regelmäßiger Inspektionen aller intermodalen Ladeeinheiten, einschließlich der bereits vorhandenen, um ein befriedigendes Instandhaltungsniveau verbindlich vorzuschreiben.

5.1.2 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung

Nicht anwendbar

5.1.3 Maßnahmen infolge der Ex-post-Bewertung

Nicht anwendbar

5.2 Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

Nicht anwendbar

5.3 Durchführungsmodalitäten

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Nicht anwendbar

6.1 Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

(Die Berechnung der Gesamtbeträge in der nachstehenden Tabelle ist durch die Aufschlüsselung in Tabelle 6.2 zu erläutern).

6.1.1 Finanzielle Intervention

VE in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	N + 5 und folgende Haushalts- jahre	Gesamt
Maßnahme 1							
Maßnahme 2							
usw.							
INSGESAMT							

6.1.2 Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 und Folge- jahre	Gesamt
1) Technische und administrative Hilfe:							
a) Büros für technische Hilfe (BTH)							
b) Sonstige Formen der technischen und administrativen Hilfe: - intra-muros: - extra-muros: <i>davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme:</i>							
Zwischensumme 1							
2) Unterstützungsausgaben:							
a) Studien							
b) Sachverständigensitzungen							
c) Information und Veröffentlichungen							
Zwischensumme 2							
INSGESAMT							

6.2 Berechnung der Kosten für jede zu Lasten von Teil B vorgesehene Einzelaktion (während des gesamten Planungszeitraums)

(Werden mehrere Maßnahmen durchgeführt, so sind zu den hierfür erforderlichen Einzelaktionen hinreichend detaillierte Angaben zu machen, um eine Schätzung von Umfang und Kosten der verschiedenen Teilergebnisse (Outputs) zu gestatten.)

VE in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	Art der Teilergebnisse/ Outputs (Projekte, Dossiers usw.)	Zahl der Teilergebnisse/ Outputs (für die Jahre 1...n insgesamt)	Durchschnittskosten pro Einheit	Gesamtkosten (für die Jahre 1...n insgesamt)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Maßnahme 1</u> - Einzelaktion 1 - Einzelaktion 2 <u>Maßnahme 2</u> - Einzelaktion 1 - Einzelaktion 2 - Einzelaktion 3 usw.				
GESAMTKOSTEN				

Erforderlichenfalls ist die Berechnungsweise zu erläutern.

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGS-AUSGABEN

7.1 Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Mitarbeiter		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Mitarbeiter		Gesamt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der Planstellen auf Zeit		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A B C	1	1	2	Eine ausführlichere Aufgabenbeschreibung kann erforderlichenfalls beigelegt werden.
Sonstige					
Insgesamt		1	1	2	

7.2 Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Beträge (in €)	Berechnungsweise *
Beamte Bedienstete auf Zeit	108.000 € 108.000 €	
Sonstige Humanressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt	216.000 €	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

7.3 Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung (Titel A-7) A-701 – Dienstreisen A-7030 – Sitzungen A-7031 – Obligatorische Ausschüsse ⁽¹⁾ A-7032 – Nichtobligatorische Ausschüsse ⁽¹⁾ A-7040 – Konferenzen A-705 – Untersuchungen und Konsultationen Sonstige Ausgaben (im einzelnen anzugeben)	86.000 €	700 € x 15 x 4 = 42.000 € 1.100 € x 10 x 4 = 44.000 €
Informationssysteme (A-5001/A-4300)		
Andere Ausgaben - Teil A (im einzelnen anzugeben)		
Insgesamt	86.000 €	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

⁽¹⁾ Angabe von Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	302.000 €
II.	Dauer der Maßnahme	3 Jahre
III.	Gesamtkosten der Maßnahme (I x II)	906.000 €

8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Nicht anwendbar

8.1 Überwachung

8.2 Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:

Vorschlag für eine Richtlinie 2002/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates über intermodale Ladeeinheiten

DOKUMENTENNUMMER:

KOM(...).endg.

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f) und l) EG-Vertrag umfasst die Tätigkeit der Gemeinschaft eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet des Verkehrs und eine Politik auf dem Gebiet der Umwelt. Daneben gehört nach Artikel 14 die Gewährleistung des freien Warenverkehrs zu den Pflichten der Gemeinschaft, und nach Artikel 71 Absatz 1 umfasst die gemeinschaftliche Verkehrspolitik Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wobei diese Zuständigkeit gemeinsam mit den Mitgliedstaaten ausgeübt wird. Artikel 80 Absatz 2 ist die Rechtsgrundlage für die Einbeziehung des Seeverkehrs in den Vorschlag.

Das Problem hat eine Gemeinschaftsdimension:

- Zur Verwirklichung des Binnenmarktes ist ein reibungsloserer Warenverkehr notwendig; mit der Problematik der Überlastung des Straßennetzes durch den Güterkraftverkehr sind alle Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Ausmaß konfrontiert. Ungefähr 20% des Güterkraftverkehrs ist grenzüberschreitend. Dieses Segment weist die höchste Wachstumsrate auf. Die Mitgliedstaaten können die durch den stetigen Anstieg des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs verursachten Probleme alleine nicht optimal lösen.
- Nach Auffassung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission kann wegen fehlender Harmonisierung und Normung intermodaler Ladeeinheiten das Entwicklungspotenzial der Intermodalität nicht in vollem Maße ausgeschöpft werden. Gegenwärtig gibt es in Bezug auf die Handhabung intermodaler Ladeeinheiten erhebliche Unterschiede; auf dem Markt bestehen Standardcontainer, Wechselbehälter und alle Arten von Spezialanfertigungen nebeneinander. Es ist äußerst schwierig, für jede intermodale Ladeeinheit die passende Handhabungsmethode zu bestimmen. Auch die beim Umschlag verwendete Ausrüstung muss häufig angepasst oder in bestimmten Fällen sogar ausgetauscht werden. Dadurch wird der Umschlag erschwert und verzögert,

und es werden Kosten induziert, die die Intermodalität unnötig verteuern. Um hier Abhilfe zu schaffen, sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene unverzichtbar.

- Die meisten Mitgliedstaaten haben das internationale Übereinkommen über sichere Container ratifiziert. Dieses Übereinkommen sieht die Bauartgenehmigung von Containern und deren regelmäßige Inspektion vor. Die entsprechenden Verfahren sind allerdings nicht auf Gemeinschaftsebene vereinheitlicht. Um hier Abhilfe zu schaffen, sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene unverzichtbar.
- Der Verschleiß an intermodalen Ladeeinheiten kann zu Beeinträchtigungen der Sicherheit führen, denen durch Instandhaltung und regelmäßige Inspektion der intermodalen Ladeeinheiten vorzubeugen ist. Die Inspektionen müssen gemeinschaftsweit einheitlich durchgeführt werden, und die intermodalen Ladeeinheiten müssen in allen Mitgliedstaaten regelmäßigen Inspektionen unterzogen werden. Zur Harmonisierung der Inspektionsverfahren ist eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene notwendig.
- Durch die vorgeschlagene Richtlinie sollen die Nachhaltigkeit und Sicherheit von Beförderungen verbessert und Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur — insbesondere der Straße — verringert werden; es sollen für den kombinierten Verkehr günstigere Rahmenbedingungen geschaffen werden, in denen eine hohes Maß an Interoperabilität zwischen den intermodalen Ladeeinheiten verschiedener Verkehrsträger gewährleistet wird. Eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene ist der einzige Weg, um diese Harmonisierung zu verwirklichen, da die Mitgliedstaaten mit individuellen Maßnahmen oder internationalen Übereinkommen kein gleichwertiges Maß an Harmonisierung der intermodalen Ladeeinheiten sowie der Bewertungs-, Neubewertungs- und Inspektionsverfahren erreichen können.
- Die Anerkennung der Bauartgenehmigungszertifikate durch die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten benannten Prüfstellen trüge zur Beseitigung von Hindernissen bei, die dem freien Erbringen von Verkehrsdienstleistungen im Wege stehen. Dieses Ziel kann auf einer anderen Ebene nicht in befriedigender Weise erreicht werden.
- Zur Vereinheitlichung bestimmter Merkmale intermodaler Ladeeinheiten sind Gemeinschaftsinstrumente notwendig. Diese Vereinheitlichung kann nicht ausschließlich mittels einzelstaatlicher Maßnahmen erreicht werden. Interoperabilität ist für die Handhabung der Ladeeinheiten auf dem gesamten Gemeinschaftsgebiet von wesentlicher Bedeutung. Diese Interoperabilität kann nur durch Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene erreicht werden. Außerdem setzt der freie Verkehr von Waren und Dienstleistungen voraus, dass in der gesamten Gemeinschaft regelmäßige Inspektionen nach den gleichen Kriterien vorgenommen werden können. Es bestehen zwar verschiedene einzelstaatliche Lösungen in Bezug auf intermodale Ladeeinheiten, doch gibt es eine europäische Ladeeinheit weder in der Praxis noch als befriedigende Norm. Eine solche europäische intermodale Ladeeinheit muss durch eine Gemeinschaftsmaßnahme standardisiert werden, damit die europäischen Verkehrsunternehmen deren Vorteile nutzen können.

Der Vorschlag zielt ferner darauf ab, durch Verbesserungen der Vorbedingungen für den kombinierten Verkehr die Überlastungen der Straßennetze zu verringern. Falls nicht gehandelt wird, nimmt der Güterkraftverkehr weiter zu und zieht Überlastungen des Straßennetzes, Unfälle und Umweltbelastungen nach sich. Die jährliche Zunahme der durch den Güterkraftverkehr verursachten zusätzlichen externen Kosten wird auf 3 Mrd. € geschätzt. Das Ausbleiben einer Vereinheitlichung führt dazu, dass die Handhabung der Ladeeinheiten umständlich und langsam ist, und induziert so in Europa dauerhafte Kosten. Dank ihrer optimalen Abmessungen könnte die europäische intermodale Ladeeinheit mehr Paletten fassen als ein 40 Fuß-Container. Folglich wären zur Beförderung der gleichen Gütermenge weniger intermodale Ladeeinheiten — und weniger Lkw — notwendig. Auch gegenüber Wechselbehältern weisen UECI Vorteile auf: sie können mehrfach übereinander gestapelt werden, was den Platzbedarf insbesondere auf den KV-Terminals verringert und prinzipiell die Beförderung in mehreren Lagen ermöglicht, soweit die Lichtraumprofile der betreffenden Infrastrukturen dies erlauben.

Die beabsichtigte Maßnahme soll unmittelbar und mittelbar dazu beitragen, auf dem Markt des grenzüberschreitenden intermodalen Güterverkehrs und logistischer Dienstleistungen die Umschlagoperationen in der Verkehrskette zu vereinfachen, die Überlastung der Infrastruktur, insbesondere des Straßennetzes, zu reduzieren und die Sicherheit und Umweltfreundlichkeit des intermodalen Güterverkehrs zu verbessern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen (Harmonisierung, Normung und Anerkennung) sind den angestrebten Zielen angemessen.

Eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates ist das geeignete Rechtsinstrument, um die Harmonisierung voranzutreiben und einen Rahmen für die Normung, die Instandhaltung und die regelmäßige Inspektion der UCI zu schaffen.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

- welche Wirtschaftszweige?
- welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?
- befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

Von der Harmonisierung sind Hersteller, Eigentümer, Besitzer und Betreiber von UCI, Betreiber von Terminals oder Verkehrsunternehmer betroffen.

Der Vorschlag wird sowohl für große als auch für kleine und mittlere Unternehmen Auswirkungen haben. Tatsächlich sind Schienen- und Seeverkehrsunternehmen zwar zumeist große Unternehmen, dies gilt jedoch nicht für den Güterkraftverkehr, die Binnenschifffahrt und den Terminalbetrieb. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass der Einsatz der UECI fakultativ bleibt.

Die Zahl der TEU, die im Rahmen des kombinierten Verkehrs von allen Verkehrsarten zu Land und zu Wasser 1999 verwendet wurden, beträgt schätzungsweise 37 Millionen. Davon entfielen 25 Mio. TEU auf den Kurzstreckenseeverkehr.

In dem Vorschlag wird nicht zwischen geographischen Zonen der Gemeinschaft unterschieden. Die Harmonisierung der Merkmale intermodaler Ladeeinheiten und

die Anforderungen in Bezug auf die Instandhaltung und die regelmäßige Inspektion betreffen daher ungeachtet der Nationalität oder des Orts der Niederlassung alle Unternehmen, die in der Gemeinschaft UCI herstellen, in Verkehr bringen bzw. in Dienst stellen oder Eigentümer, Besitzer und/oder Betreiber von UCI sind.

Die für UECI geltenden Bestimmungen binden nur die Gesellschaften, die die Vorteile dieser optimalen Einheit nutzen möchten.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Die Herstellerfirmen werden ihre Verfahren anpassen müssen, um der Pflicht zur Übernahme harmonisierter Merkmale nachzukommen. Die Gesellschaften, die Eigentümer, Besitzer und/oder Betreiber von UCI sind, müssen dafür Sorge tragen, dass ihre neuen Einheiten die einschlägigen Anforderungen erfüllen und mit den Kennzeichen versehen sind, die ihre Konformität und die Durchführung der regelmäßigen Inspektionen bestätigen. Außerdem müssen sie sicherstellen, dass all ihre UCI ordnungsgemäß instand gehalten und regelmäßigen Inspektionen unterzogen werden.

Die Einführung der UECI erfordert keine weiteren Maßnahmen als die im vorangegangenen Absatz genannten.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

- für die Beschäftigung?
- für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?
- für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen?

Der Vorschlag dürfte keine Auswirkungen auf die Beschäftigung haben.

Die vorhandenen UCI werden erst am Ende ihrer Nutzungsdauer ersetzt werden, ohne dass zu erwarten wäre, dass die UCI mit harmonisierten Interoperabilitätsmerkmalen teurer als andere Einheiten sind. Die stärkere Vereinheitlichung der Handhabung wird die Investitionen in Umschlagplattformen erleichtern.

Die neue UECI wird die Nutzkapazität der Einheiten steigern und dazu beitragen, dass der Anstieg des Straßenverkehrsaufkommens gebremst werden kann. Die Pflicht zur Bewertung und Neubewertung der Konformität und zur regelmäßigen Inspektion intermodaler Ladeeinheiten wird die Übernahme der widerstandsfähigeren UECI durch die Unternehmen sicherlich fördern.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in Europa wird verbessert, da bestimmte, durch Reibungsverluste bei der Handhabung induzierte Kosten eliminiert werden können. Die mögliche Rationalisierung des Verkehrssystems wird vergleichbare Auswirkungen haben.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Große Unternehmen werden stärker von Skaleneinsparungen profitieren, die insbesondere bei der Herstellung sowie den Verfahren zur Bewertung und Neubewertung der Konformität wie auch den regelmäßigen Inspektionen erzielt werden können. Der Unterschied wird allerdings nicht so groß sein, dass besondere Maßnahmen für die kleinen und mittleren Unternehmen — die ebenfalls Nutzen aus der Vereinfachung der Umschlagsoperationen ziehen können — ergriffen werden müssen. Die Normung dürfte den Markteintritt neuer, eventuell kleiner und mittlerer Unternehmen begünstigen, da sie Investitionsentscheidungen erleichtert. Die Maßnahmen werden außerdem langfristig Wirkung entfalten, da sie nicht zwangsläufig zum Ersetzen des bestehenden Materials führen. Die Sicherheitsbedingungen bleiben für alle Unternehmen gleich.

Deshalb ist keine spezielle Bestimmung vorgesehen, um der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung zu tragen.

ANHÖRUNG

6. Liste der Organisationen, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und Darstellung ihrer wichtigsten Auffassungen.

Die Kommission hat die betreffenden Fachvereinigungen (auf europäischer Ebene) am 17. April 2002 aufgefordert, zu einem Konsultationsdokument Stellung zu nehmen. Folgende Organisationen wurden konsultiert:

Abkürzung	Organisation
ACEA	Association des Constructeurs européens d'Automobiles (Verband europäischer Automobilhersteller)
CCFE	Communauté des Chemins de fer européens (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen)
CEFIC	European Chemical Industry Council (Europäischer Ausschuss der Verbände der chemischen Industrie)
CEN	Comité européen de Normalisation (Europäischer Normenausschuss)
CLECAT	Liaison Committee of European Freight Forwarders (Verbindungsausschuss europäischer Spediteure)
EBU	European Barge Union (Europäische Binnenschiffsunion)
ECASBA	EC Association of Ship Brokers & Agents (EG Vereinigung der Seefrachtmakler)
ECG	European Car - Transport Group of Interest (Europäische Interessengruppe Autotransport)
ECSA	EC Ship-owners' Association (EG Reederverband)
EFIP	European Federation of Inland Ports (Europäischer Verband der Binnenhäfen)

Abkürzung	Organisation
EFLLC	European Freight & Logistics Leaders Club (Europäischer Speditions- und Logistikverein)
EIA	European Intermodal Association (Europäischer Verband für den kombinierten Verkehr)
EIM	European Infrastructure Managers (Europäische Infrastrukturbetriebe)
ERFCP	European Rail Freight Customers Platform (Plattform europäischer Schienengüterverkehrskunden)
ESC	European Shippers Council (Rat europäischer Verlader)
ESN	European Short Sea Network (Europäisches Kurzstreckenseeverkehrsnetz)
ESPO	European Sea Ports Organisation (Organisation europäischer Seehäfen)
FEPOT	Federation of European Private Port Operators (Verband europäischer privatwirtschaftlicher Hafenbetreiber)
FFE	Freight Forward Europe (europ. Speditionsverband)
GETC	Groupement européen pour le TC (europ. Vereinigung für KV)
INE	Inland Navigation Europe (europ. Binnenschiffverkehrsverband)
IRU	International Road Union (internat. Straßentransportunion)
ISO	International Standardisation Organisation (Internationale Normenorganisation)
MIF	Maritime Industries Forum (Forum der maritimen Industrien)
O.E.B./E.S.O	Europäische Schifferorganisation
IEV-GKV	Internationaler Eisenbahnverband - Gruppe Kombierter Verkehr
UIRR	Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (Internationale Vereinigung der Huckepack-Gesellschaften)
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe (Union der Industrie- und Arbeitgeberverbände Europas)

Die Vertreter dieser Organisationen hatten neben der Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme bei der Anhörung am 22. Mai 2002 Gelegenheit, ihre Bemerkungen vorzubringen.

Der Tenor der Beiträge lässt sich in folgenden drei Punkten zusammenfassen:

- Über den Nutzen der Normung und Harmonisierung bestimmter Merkmale der UCI — ohne ein Verbot anderer Einheiten — besteht allgemeiner Konsens;
- über die gemeinsamen Abmessungen besteht Dissens — alle Beteiligten plädieren für die im Bereich ihres Verkehrsträgers jeweils üblichen Abmessungen;
- Güterkraftverkehrsunternehmen und Reeder drängen auf eine Anhebung der im Straßenverkehr zulässigen Höchstgewichte und -abmessungen, um den Realitäten im außergemeinschaftlichen Verkehr, insbesondere der Verwendung von Containern von mehr als 13,6 m Länge, Rechnung tragen zu können.