

## **Beschlußempfehlung und Bericht** **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung**  
**- Drucksache 13/8615 Nr. 2.97 -**

**Bericht der Kommission an den Rat über die Anwendung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten in den Jahren 1993 bis 1995 KOM (97) 372 endg.; Ratsdok. 10205/97**

### **A. Problem**

Nach Artikel 5 der Richtlinie 92/106/EWG hat die Kommission dem Rat alle zwei Jahre Bericht zu erstatten über die Anwendung des einschlägigen Gemeinschaftsrechts, die wirtschaftliche Entwicklung des kombinierten Verkehrs sowie gegebenenfalls die Festlegung neuer Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Der Bericht für die Jahre 1993 bis 1995 wurde am 18. Juli 1997 vorgelegt. Er entspricht den Vorgaben in Artikel 5 der Richtlinie.

### **B. Lösung**

Annahme einer Entschließung, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, im EU-Ministerrat gegen eine Aufweichung der bisher geltenden Fahrbeschränkungen für Lastkraftwagen an Wochenenden, nachts und an Feiertagen einzutreten sowie sich dafür einzusetzen, daß die 44-t-Regelung für Lastkraftwagen ausschließlich dem Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr vorbehalten bleibt.

**Annahme der Entschließung mit großer Mehrheit**

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Kosten**

Keine

**Beschlußempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im EU-Ministerrat gegen eine Aufweichung der bisher geltenden Fahrbeschränkungen für Lastkraftwagen an Wochenenden, nachts und an Feiertagen einzutreten;
2. dafür einzutreten, daß die 44-t-Regelung für Lastkraftwagen ausschließlich dem Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr vorbehalten bleibt.

Bonn, den 11. Februar 1998

**Der Ausschuß für Verkehr**

**Dr. Dionys Jobst**  
Vorsitzender

**Roland Richter**  
Berichterstatter

## Bericht des Abgeordneten Roland Richter

Der Bericht der Kommission an den Rat über die Anwendung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten in den Jahren 1993 bis 1995 (Ratsdok. 10205/97) ist gemäß § 93 Abs. 1 GO zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Finanzausschuß überwiesen worden (Drucksache 13/8615 Nr. 2.97).

Der **Finanzausschuß** hat die Vorlage in seiner 95. Sitzung vom 14. Januar 1998 zur Kenntnis genommen.

Der **Ausschuß für Verkehr** hat den Kommissionsbericht in seiner 66. Sitzung vom 11. Februar 1998 beraten.

Die **Koalitionsfraktionen** haben darauf hingewiesen, daß nach Schlußfolgerung der Kommission der kombinierte Verkehr – selbst bei längeren Strecken – bisher noch nicht völlig mit dem Straßenverkehr konkurrieren könne. Die Kommission wolle daher Vorschläge zur Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG vorlegen, insbesondere im Hinblick auf die Steuerbestimmun-

gen, die 44-t-Regelung für Zu- und Ablauftransporte auf der Straße sowie die Aufhebung von Fahrbeschränkungen für Zu- und Ablauftransporte.

Die **Fraktion der SPD** hat festgestellt, daß von unterschiedlichen Seiten versucht werde, das Sonn- und Feiertags- sowie Nachtfahrverbot aufzuweichen. Anliegen der Fraktion der SPD sei es, die Bundesregierung aufzufordern, sich dafür einzusetzen, daß diese Aufweichungen nicht stattfänden. Auch solle nochmals darauf hingewiesen werden, daß die 44-t-Regelung auf den kombinierten Verkehr begrenzt bleibe. In diesem Sinne bat die Fraktion der SPD um Zustimmung zum vorgelegten Entschließungsantrag, der dem in der Beschlußempfehlung abgedruckten Entschließungsantrag entspricht.

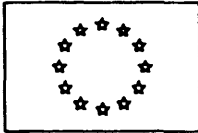
Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie einigen Stimmen aus den Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der übrigen Mitglieder aus den Koalitionsfraktionen sowie bei Abwesenheit der Gruppe der PDS dem Deutschen Bundestag, die in der Beschlußempfehlung wiedergegebene Entschließung anzunehmen.

Bonn, den 11. Februar 1998

**Roland Richter**

Berichterstatter

**Anlage**



**KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN**

**Brüssel, den 18.07.1997**  
**KOM(97) 372 endg.**

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT**

über die Anwendung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates  
vom 7. Dezember 1992  
über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen  
im kombinierten Verkehr zwischen Mitgliedstaaten  
in den Jahren 1993 bis 1995

## 1. EINFÜHRUNG

Bereits vor der Annahme der Richtlinie 92/106/EWG des Rates am 7. Dezember 1992 existierten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Festlegung gemeinsamer Regeln für den kombinierten Verkehr.

### 1.1. Richtlinie 75/130/EWG des Rates

Die wichtigste Zielsetzung dieser Richtlinie ist die Aufhebung jeglicher mengenmäßiger Beschränkung (Kontingentierung) für den kombinierten Verkehr sowie bestimmter Verwaltungsformalitäten.<sup>1</sup>

Die Richtlinie 75/130/EWG wurde fünfmal geändert<sup>2</sup>, hauptsächlich um die Maßnahmen auf folgende Anwendungsbereiche auszudehnen:

- Transport über die Binnenschiffahrtswege zwischen den Mitgliedstaaten mit Zu- und Ablauftransporten auf der Straße;
- die Erstattung einzelstaatlicher Steuern für im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeuge;
- kombinierte Beförderungen im Werkverkehr;
- Aufhebung der Tarifpflicht für Beförderungen im Zu- und Ablauf auf der Straße.

### 1.2. Richtlinie 92/106/EWG

Die Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten<sup>3</sup> ist die kodifizierte Fassung der Richtlinie 75/130/EWG vom 17. Februar 1975.

Die Richtlinie 92/106/EWG zielt darauf ab, die Zu- und Ablauftransporte im Rahmen des kombinierten Verkehrs mit einer auf der Schiene, einer Binnenwasserstraße oder auf See zurückgelegten Strecke von sämtlichen Genehmigungspflichten zu befreien, sofern die Länge dieser Strecke mehr als 100 km Luftlinie beträgt. Für die auf der Straße zurückgelegte Strecke gelten die gleichen Begrenzungen wie für den kombinierten Verkehr Straße/Binnenschiffahrt.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 75/130/EWG vom 17. Februar 1975, ABl. Nr. L 48 vom 17.2.1975, S.31

<sup>2</sup> Richtlinie 79/5/EWG vom 19. Dezember 1978, ABl. Nr. L 5 vom 9.1.1979, S.33  
Richtlinie 82/3/EWG vom 21. Dezember 1981, ABl. Nr. L 5 vom 9.1.1982, S.12  
Richtlinie 82/603/EWG vom 28. Juli 1982, ABl. Nr. L 247 vom 23.8.1982, S.6  
Richtlinie 86/544/EWG vom 10. November 1986, ABl. Nr. L 320 vom 15.11.1986, S.33

Richtlinie 91/224/EWG vom 27. März 1991, ABl. Nr. L 103 vom 23.4.1991, S.1

<sup>3</sup> ABl. Nr. L 368 vom 17.12.92, S. 38

Die Zielsetzung der Richtlinie 92/106/EWG kann durch folgende Erwägung zusammengefaßt werden:

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

Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 92/106/EWG hat die Kommission dem Rat alle zwei Jahre Bericht über folgende Bereiche zu erstatten:

*Die Anwendung des einschlägigen Gemeinschaftsrechts, die wirtschaftliche Entwicklung des kombinierten Verkehrs sowie gegebenenfalls die Festlegung neuer Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs.*

Mit dem vorliegenden Bericht kommt die Kommission dieser Verpflichtung nach.

Zur Erstellung des Berichts hat die Kommission den Mitgliedstaaten und den betroffenen Fachverbänden einen Fragebogen zugesandt. Gegenstand des Berichts ist die Anwendung der Richtlinie in den Jahren 1993 bis 1995. Die statistischen Tabellen wurden auf der Grundlage von Daten der Jahre 1993-1994 erstellt, da nur für diesen Zeitraum ausreichendes Datenmaterial zur Verfügung stand. Die Analysen dieses Berichts basieren weitestgehend auf den Informationen der im Zeitraum vom 23. Mai 1995 bis zum 11. Januar 1996 eingegangenen Antworten. Von Griechenland, Italien und Spanien hat die Kommission keine Antworten erhalten.

In Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG wird der Begriff “kombinierter Verkehr” wie folgt definiert:

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

- entweder - für die Zulaufstrecke - zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. - für die Ablaufstrecke - zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden.
- oder in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnen- oder Seehafen des Umschlags.”

## 2. ANWENDUNG DER RICHTLINIE 92/106/EWG

### 2.1. Umsetzung in einzelstaatliche Rechtsvorschriften

Nach Artikel 10 der Richtlinie 92/106/EWG müssen die Mitgliedstaaten der Richtlinie vor dem 1. Juli 1993 nachkommen. Mit nur wenigen Ausnahmen haben die Mitgliedstaaten die Richtlinie in einzelstaatliche Rechtsvorschriften umgesetzt. Gegen die Staaten, in denen nur ein Teil der Richtlinie umgesetzt oder die Rechtsvorschriften zur Zeit der Erstellung dieses Berichts noch nicht angenommen worden waren, hat die Kommission in Übereinstimmung mit Artikel 169 EG-Vertrag Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. -

### 2.2. Mangelhafte Anwendung der Richtlinie

Auf die von einem Güterkraftverkehrsunternehmen eingereichte Klage hin hat die Kommission festgestellt, daß Italien entgegen Artikel 2 der Richtlinie 75/130/EWG die Genehmigungen für Fahrzeuge, die in Italien ausschließlich für Beförderungen im Straßenzu- und -ablauf im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, kontingentiert hat, und zwar auch bei Fahrzeugen, die in Italien zugelassen sind. Die Kommission hat daraufhin den Europäischen Gerichtshof angerufen, der in seinem am 7. Mai 1992 verkündeten Urteil der Klage stattgegeben und Italien verurteilt hat (Rechtssache 45/89).

Einem Straßenverkehrsunternehmerverband zufolge besteht in einem bestimmten Mitgliedstaat noch immer ein Genehmigungssystem für den kombinierten Verkehr. Im Oktober 1996 hat die Kommission entschieden, der betreffenden Regierung ein Fristsetzungsschreiben zu übermitteln, da entsprechende Auskunftsersuchen unbeantwortet geblieben waren.

### 2.3. Anwendung der Steuerbestimmungen der Richtlinie

#### 2.3.1 Allgemeines

Mit der Richtlinie 82/603/EWG wurde ein System steuerlicher Anreize zur Förderung des kombinierten Verkehrs eingeführt. Nach Artikel 8 können die Mitgliedstaaten bestimmte Steuerermäßigungen oder -erstattungen für Kraftfahrzeuge gewähren, wenn diese im kombinierten Verkehr eingesetzt werden - entweder "pauschal oder anteilig unter Berücksichtigung der Strecken, die diese Fahrzeuge mit der Eisenbahn [in den Mitgliedstaaten, in denen sie registriert sind] zurücklegen". Außerdem können die Mitgliedstaaten nach Artikel 8 diese Ermäßigungen oder Erstattungen unter Berücksichtigung der Eisenbahnstrecken gewähren, die entweder teilweise oder in ihrer Gesamtheit außerhalb ihres Gebietes liegen.

Die Kommission hat 1990 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG<sup>4</sup> vorgelegt, der unter anderem vorsah, diese Ermäßigungen für die gesamte mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke verbindlich vorzuschreiben. Der Rat hat diese Maßnahme nicht angenommen.

Artikel 6 Absatz 1 der 1992 angenommenen Richtlinie 92/106/EWG enthält folgende Bestimmung:

“Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die in Absatz 3 aufgeführten Steuern für Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger, Sattelanhänger), wenn diese im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, entweder pauschal oder anteilig unter Berücksichtigung der Strecken, die diese Fahrzeuge mit der Eisenbahn zurücklegen, innerhalb der Grenzen, nach Maßgabe und nach den Modalitäten ermäßigt oder erstattet werden, die sie nach Anhörung der Kommission festlegen.”

Es muß hervorgehoben werden, daß die Mitgliedstaaten Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 92/106/EWG über Steuernachlässe nur beim kombinierten Verkehr Straße/Schiene, hauptsächlich bei der Rollenden Landstraße, angewandt haben. Für andere kombinierte Beförderungen, z.B. per Binnenschifffahrt oder Kurzstreckenseeverkehr, wurden keine Ermäßigungen bezüglich der dort aufgeführten Steuern gewährt.

Nach der Richtlinie 92/106/EWG können die Mitgliedstaaten jedoch folgende andere Steuernachlässe gewähren:

- Erstens: “Die Mitgliedstaaten können jedoch diese Ermäßigungen oder Erstattungen unter Berücksichtigung der Eisenbahnstrecken gewähren, die entweder teilweise oder in ihrer Gesamtheit außerhalb des Mitgliedstaats liegen, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind.”
- Zweitens: “... die ausschließlich im Trucking auf der Straße im Zu- oder Ablauftransport einer kombinierten Beförderung eingesetzten Fahrzeuge [können], wenn sie einzeln besteuert werden, von den ... aufgeführten Steuern befreit werden”.

### 2.3.2 Mitgliedstaaten, in denen die steuerlichen Maßnahmen praktische Auswirkungen haben

Deutschland gewährt seit 1979 je nach Anzahl der Beförderungen per Bahn Steuermäßigungen für Kraftfahrzeuge, die im kombinierten Verkehr eingesetzt werden. Davon ausgenommen sind Fahrzeuge, die ausschließlich für Transporte von und zu den Terminals eingesetzt werden. Insgesamt belaufen sich die Ermäßigungen auf ungefähr 12,5 Mio. Ecu (24 Mio. DM) pro Jahr.

Frankreich gewährt Güterkraftverkehrsunternehmen, die Beförderungen im kombinierten Verkehr Straße/Schiene durchführen, seit 1979 eine Ermäßigung auf den Achssteuersatz. Diese Ermäßigung beträgt 75 % der für die jeweilige Güterkraftverkehrszone festgesetzten Steuer.

---

<sup>4</sup> KOM (90) 564



Dem letzten Bericht über die Richtlinie 92/106/EWG zufolge erstattet Italien die Kraftfahrzeugsteuer und die regionalen Zuschläge für Fahrzeuge, die per Bahn befördert werden. Die Gesamtsumme der erstatteten Steuern ist nicht bekannt. In Österreich sind Fahrzeuge, die ausschließlich für Beförderungen von und zu den Terminals eingesetzt werden, von der Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen. Ferner wird für jede Beförderung eines österreichischen Fahrzeugs per Bahn ein Steuernachlaß von monatlich 15 % gewährt. Dafür stellt die österreichische Regierung jährlich ungefähr 5 Mio. Ecu (70 Mio. Schilling) zur Verfügung.

### 2.3.3. Mitgliedstaaten, in denen die steuerlichen Maßnahmen keine praktischen Auswirkungen haben

Im Vereinigten Königreich sind Steuernachlässe für Fahrzeuge, die im kombinierten Verkehr (kombinierte Beförderungen per sog. "Rollende Landstraße") möglich, da die Kraftfahrzeugsteuer nur auf Fahrzeuge erhoben wird, die im Straßenverkehr eingesetzt werden. Allerdings wird in der Antwort des Vereinigten Königreichs darauf hingewiesen, daß in diesem Mitgliedstaat die Beförderung solcher Fahrzeuge auf der Schiene aufgrund von Lademaßbegrenzungen bislang nicht möglich ist.

In Belgien kann die Kraftfahrzeugsteuer für die innerhalb Belgiens auf der Schiene zurückgelegte Strecke erstattet werden - tatsächlich jedoch hat es keine Erstattungen gegeben. Belgien hat der Kommission mitgeteilt, daß dies darauf zurückzuführen sei, daß die innerhalb dieses Mitgliedstaates zurückgelegten Strecken, für die eine Erstattung beantragt werden kann, nur kurz sind, der Verwaltungsaufwand hingegen groß ist. In den Niederlanden haben die Steuerbestimmungen insofern keine Auswirkungen gehabt, als Steuernachlässe nur auf jedes einzelne besteuerte Fahrzeug gewährt werden. Angesichts der Tatsache, daß auf dem niederländischen Markt im allgemeinen keine kompletten Straßenfahrzeuge im kombinierten Verkehr befördert werden, können die gewährten Steuernachlässe vernachlässigt werden. In Finnland mußten kaum Steuern erstattet werden. In Schweden werden Steuernachlässe nur für Fahrzeuge gewährt, die länger als 60 Tage auf der Schiene befördert worden sind. Dort hat es keine Anträge auf Steuernachlässe gegeben.

Dänemark, Griechenland, Spanien, Irland, Luxemburg und Portugal beantworteten diese Frage nicht. Jedoch ist aus dem letzten Bericht über die Richtlinie 92/106/EWG bekannt, daß Dänemark, Griechenland, Spanien, Irland und Luxemburg keine Steuern erstattet haben.

### 2.3.4. Schlußfolgerungen zu den Steuernachlässen

Abschließend kann festgehalten werden, daß die meisten Mitgliedstaaten die bestehenden Steuerbestimmungen nicht anwenden. Darüber hinaus werden die zwingenden Steuervorschriften nur auf eine einzige Art des kombinierten Verkehrs angewandt, nämlich auf den Transport von Fahrzeugen auf der Schiene. In der Praxis bleibt die Anwendung der Steuervorschriften häufig auf die Rollende Landstraße beschränkt. Die praktischen Auswirkungen auf die Entwicklung des kombinierten Verkehrs sind daher gering. Es sollte erkannt werden, daß auch der Binnenschiffahrt und Kurzstreckenseeverkehr umfassende

kombinierte Verkehr zu einem auf Dauer tragbaren Verkehr beitragen kann. Da in diesen Fällen im Fernverkehr keine Straßen benutzt werden, können Kraftfahrzeugsteuerermäßigungen gerechtfertigt sein. Es kann ferner die Frage gestellt werden, ob es nicht gerechtfertigt ist, die negativen Auswirkungen auf den kombinierten Verkehr durch Steuernachlässe abzuschwächen, solange die externen Kosten des Straßenverkehrs nicht gänzlich internalisiert worden sind.

Es muß über Möglichkeiten nachgedacht werden, wie die praktische Anwendung der Steuervorschriften auf die Mitgliedstaaten, die sie bisher noch nicht umsetzen, sowie auf den Binnenschiffahrt oder Kurzstreckenseeverkehr umfassenden kombinierten Verkehr ausgedehnt werden kann. Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten: eine Erweiterung des Anwendungsbereichs für Ausnahmeregelungen auf freiwilliger Basis oder eine Ausweitung der Beförderungsarten im kombinierten Verkehr, bei denen Ausnahmeregelungen gesetzlich vorgeschrieben werden.

#### 2.4. Anwendung der Richtlinienbestimmungen über Zu- und Ablauftransporte auf der Straße

Die Mitgliedstaaten haben zu den Auswirkungen der Bestimmungen über die Liberalisierung von Zu- und Ablauftransporten auf der Straße im kombinierten Verkehr keine spezifischen Angaben gemacht. In Italien wurde eine Organisation für Zu- und Ablauftransporte auf der Straße gegründet. Innerhalb des 4. Rahmenprogramms hat die Kommission vor kurzem der Kofinanzierung einer Studie über eine breitere Anwendung dieses Konzepts zugestimmt.

Ab dem 1. Juli 1998 wird die Kabotage im Güterkraftverkehr nicht mehr genehmigungspflichtig sein.<sup>5</sup> Da Beförderungen im kombinierten Verkehr bereits jetzt nicht genehmigungspflichtig sind, wird der kombinierte Verkehr Wettbewerbsvorteile einbüßen. Daher wird die Kommission gegebenenfalls die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 92/106/EWG überarbeiten.

### 3. WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DES SEKTORS

#### 3.1. Entwicklung der Verkehrszahlen in Europa

##### 3.1.1 Kombinierter Verkehr in TEU

Die nachstehend aufgeführte Tabelle 1 zeigt:

- die Gesamtzahl der im kombinierten Verkehr beförderten Einheiten (in TEU);
- das Wachstum in den Jahren 1993 und 1994, da den Dienststellen der Kommission nur für diese, noch nicht weit zurückliegenden Jahre Zahlenmaterial über sämtliche Verkehrsträger und Arten von im kombinierten Verkehr beförderten Einheiten zur Verfügung standen; die

<sup>5</sup> Verordnung Nr. 3118/93 vom 25. Oktober 1993, Artikel 12 (2), ABl. Nr. L 279 vom 12.11.1993, S. 1

Zahlen für 1990 des vorigen Kommissionsberichts<sup>6</sup> werden als Referenz benutzt.

- Aufgrund der Tatsache, daß die verfügbaren Zahlen nicht vereinheitlicht sind, enthält die Tabelle nur Schätzungen.
- Eine ausführlichere Tabelle, die auch die relative Bedeutung der verschiedenen Ladeeinheiten wiedergibt, findet sich in Anhang 1, der auch Erläuterungen und andere Anmerkungen zu den verfügbaren Statistiken enthält.

**Tabelle 1: Entwicklung des kombinierten Verkehrs, umgerechnet in TEU**

	Quelle	1990	1993	1994
Im kombinierten Verkehr beförderte TEU insgesamt (ohne Kurzstreckenseeverkehr)	siehe Anhang 1	4 884 000	6 707 000	7 640 000

### 3.1.2 Schlußfolgerung zu Tabelle 1

Die Zahl der im kombinierten Verkehr beförderten TEU ist beeindruckend: sie ist von 1990 bis 1994 um knapp 60 % gestiegen.

### 3.1.3 Versuch eines Vergleichs zwischen Straßenverkehr, Schienengüterverkehr und kombiniertem Verkehr

Idealerweise sollte dieser Vergleich auf Zahlen beruhen, die in (Mio.) Tonnenkilometer (tkm) ausgedrückt sind, doch liegen insbesondere für die Binnenschifffahrt und den innerstaatlichen Containerverkehr keine direkt verwendbaren Daten vor. Daher mußten auf der Grundlage der in Anhang 1 aufgeführten Quellen Schätzungen angestellt werden.

**Tabelle 2: Entwicklungen in tkm**

	1993	1994
<u>Straßenverkehr</u>	964 000	1 061 000
<u>Schienengüterverkehr</u>	205 000	220 000
<u>Kombinierter Verkehr insgesamt (ohne Kurzstreckenseeverkehr)</u>	47 392	51 972

Tabelle 2 zeigt, daß das Volumen des kombinierten Verkehrs (in tkm) ungefähr 5 % des Straßenverkehrsvolumens entspricht. Angesichts der Zielsetzung, den kombinierten Verkehr als Alternative zum Straßenverkehr

<sup>6</sup> KOM (93) 394

weiter auszubauen - wie es in der unter 1.2 zitierten Erwägung zum Ausdruck gebracht wird - ist dieser Prozentsatz noch gering.

Setzt man den kombinierten Verkehr in Relation zum Schienengüterverkehr, so beträgt der Anteil (gemessen in tkm) immerhin ungefähr 23 %.

#### 3.1.4 **Schlußfolgerungen zum Vergleich zwischen Straßenverkehr, Schienengüterverkehr und kombiniertem Verkehr**

Der Vergleich der Zahlen (in tkm) zeigt, daß das Straßenverkehrsvolumen ungefähr 5 % des Volumens des kombinierten Verkehrs beträgt. In Anbetracht der Zielsetzung, den kombinierten Verkehr als Alternative zum Straßenverkehr weiter auszubauen, ist dieser Prozentsatz noch gering. Es muß hervorgehoben werden, daß auch der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamtverkehr in dem betrachteten Zeitraum zugenommen hat. Im Vergleich mit dem Schienengüterverkehr hat der kombinierte Verkehr einen relativ großen Stellenwert.

#### 3.1.5 **Schlußfolgerungen zur Aussagekraft der Statistiken**

Es besteht ein Bedarf an einheitlicheren Statistiken. Die Kommission arbeitet zur Zeit daran.

Eurostat sollte durch die Entwicklung eines standardisierten und harmonisierten Berichterstattungssystems ein geeignetes Datenerfassungssystem erstellen, das die Wahrung der Unternehmensinteressen gewährleistet.

#### 3.1.6 **Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen als Teil des kombinierten Verkehrs**

Der Containerverkehr auf den Binnenwasserstraßen hat im betrachteten Zeitraum (1993 bis 1994) um ungefähr 10 % zugenommen. Die wichtigsten Verkehrsverbindungen finden sich im Dreieck Rotterdam - Antwerpen - Rhein. Der Verkehr zwischen Antwerpen und Rotterdam wird nicht immer zum kombinierten Verkehr gerechnet, da es oft keine Straßenverbindung gibt. Jedoch ersetzt dieser Verkehr im allgemeinen die Beförderung auf der Straße. Ferner nimmt der Containerverkehr von Lille zu diesen Häfen ebenso stark zu wie auf der Donau, wobei das PACT-Programm, in dessen Rahmen von 1993 bis 1996 eine Reihe von Pilotmaßnahmen für den kombinierten Verkehr mit Mitteln der Kommission kofinanziert wurden, Starthilfe geleistet hat.<sup>7</sup>

#### 3.1.7 **Containerverkehr auf der Schiene als Teil des kombinierten Verkehrs**

Der Containerverkehr auf der Schiene im Rahmen des kombinierten Verkehrs hat noch stärker zugenommen als auf den Binnenwasserstraßen. Intercontainer (ICF) führt dies auf eine allgemeine Konjunkturbelebung sowie auf den Einsatz von Ganzzügen zurück. Gegenüber 1993 wurde ein Anstieg von 15 % (in TEU)

---

<sup>7</sup> 93/45/EWG: Beschluß der Kommission vom 22. Dezember 1992, ABl. Nr. L 16 vom 25.1.1993, S.55

verzeichnet (Quelle: ICF). Für 1995 ist keine Änderung der Werte festzustellen, in tkm allerdings beträgt die Wachstumsrate ca. 2 % (Quelle: SGKV [Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.]-Bericht von 1995). Im ICF-Bericht wird nicht näher auf die benutzten Verkehrswege eingegangen, jedoch wird das Wachstum auf den Einsatz neuer Züge zurückgeführt.

### 3.1.8 Beförderung von Wechselbehältern und Sattelanhängern im kombinierten Verkehr Straße/Schiene, Rollende Landstraße (RoLa)

Nach Angaben der UIRR (International Union of Combined Road/Rail Transport Companies - Internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften) hat die Zahl der über die Rollende Landstraße beförderten Wechselbehälter (einschließlich Container) und Fahrzeuge um ungefähr 20 % zugenommen. Dem UIRR-Report 1995 zufolge bleibt jedoch der langfristige Trend zu Wechselbehältern ungebrochen, da die hohen Verkehrsverlagerungen auf die Rollende Landstraße in tkm gemessen geringer ausfallen. 1995 konnten die UIRR-Gesellschaften eine Wachstumsrate von 5,6 % verzeichnen, was insbesondere auf den grenzüberschreitenden Verkehr zurückzuführen ist (Quelle: SGKV-Bericht von 1995). Die 11 UIRR-Gesellschaften in Mitgliedstaaten der EU bedienen eine große Zahl von Verkehrswegen innerhalb der EU sowie zu zahlreichen mittel- und osteuropäischen Ländern. Dem UIRR-Report 1994 zufolge erfolgen zwei Drittel des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs Schiene/Straße im Alpentransit.

### 3.1.9 Beförderung von Sattelanhängern und Güterkraftfahrzeugen per Schiff

Mit Ausnahme der Donau werden diese Ladeeinheiten nicht in größerer Zahl auf Binnenwasserstraßen befördert. Allgemein stellt sich die Schwierigkeit, statistisch zwischen dem Fährverkehr über kurze Entfernungen (bis zu 100 km) und dem Kurzstreckenseeverkehr als Teil des kombinierten Verkehrs zu unterscheiden. Daher werden in den Tabellen keine Zahlen für diese Verkehrsart angegeben.

## 3.2. Marktsituation

### 3.2.1 Schienengüterverkehr als Teil des kombinierten Verkehrs

Die Operateure des kombinierten Verkehrs können seit mehreren Jahren sämtliche Arten von Leistungen im kombinierten Verkehr erbringen. Insbesondere im Bereich der Beförderung von Wechselbehältern und Containern hat dies zu einer Verschärfung der Wettbewerbssituation geführt. Darüber hinaus nennt ICF die Nutzung von Knotenpunkten als organisatorische Verbesserung.

Der Rat hat am 29. Juli 1991 die Richtlinie 91/440/EWG<sup>8</sup> verabschiedet. Unter anderem gewährt diese Richtlinie den Eisenbahnunternehmen sowie internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr erbringen,

<sup>8</sup> ABl. Nr. L 237 vom 24.8.91, S.25

Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur innerhalb der Gemeinschaft. Diese politische Maßnahme soll die Entwicklung des kombinierten Verkehrs fördern. Eine Reihe von Mitgliedstaaten haben Artikel 10 der Richtlinie bisher noch nicht umgesetzt, in anderen wurden hingegen bereits mehrere Interessengemeinschaften für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr gegründet.

### 3.2.2 Binnenschifffahrt als Teil des kombinierten Verkehrs

Der Rhein ist die wichtigste Binnenwasserstraße für den Containerverkehr per Lastschiff. Dazu haben die freie Schifffahrt, der Unternehmergeist und präzise Fahrpläne zusammen mit dem hohen Beförderungspotential dieser Binnenwasserstraße und des bedeutenden Containerumschlags in Antwerpen und Rotterdam beigetragen. Nach Angaben der "Union Internationale de la Navigation Fluviale" beträgt der Marktanteil des Containerverkehrs auf den Binnenwasserstraßen zwischen Rotterdam und dem deutschen Hinterland 35 %. Angesichts der geringen Entfernung zwischen Antwerpen und Rotterdam ist der Anteil des Containerverkehrs per Lastschiff auf dieser Strecke bemerkenswert. Dies wurde durch den Ausbau der Rhein-Schelde-Verbindung und den effizienten Einsatz von Shuttles ermöglicht.

Bei den Operateuren des Binnenschiffverkehrs, die Verkehrsleistungen im Containerverkehr erbringen, handelt es sich sowohl um Schiffahrtsgesellschaften als auch um Partikuliere. Sie haben sich häufig zu Gruppen zusammengeschlossen, um die Beförderungshäufigkeit und -regelmäßigkeit zu erhöhen.

### 3.2.3 Kurzstreckenseeverkehr als Teil des kombinierten Verkehrs

Der Kurzstreckenseeverkehr als Teil des kombinierten Verkehrs umfaßt folgende Bereiche:

- den Zubringerverkehr, hauptsächlich zwischen den wichtigsten Häfen im Raum Hamburg-Le Havre und Häfen in allen Gebieten Europas sowie innerhalb des Mittelmeerraums;
- "Roll on/Roll off" (Ro/Ro)-Dienste für Kraftfahrzeuge und regelmäßige "Load on-Load off" (Lo/Lo)-Dienste für Container, die insbesondere am Rande der Gemeinschaft gelegene Mitgliedstaaten mit ihren Nachbarländern und den zentralen Gebieten sowie das Festland mit den größeren Inseln verbinden.

Die Mitteilung der Kommission über die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa<sup>9</sup> enthält ein Aktionsprogramm mit Empfehlungen für Maßnahmen zur Verbesserung von Qualität und Effizienz der Kurzstreckenseeverkehrsleistungen, womit die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die See eingeleitet werden soll.

## 3.3. Die Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs

### 3.3.1 Bemerkungen zur Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs

---

<sup>9</sup> KOM(95) 317

Wie die Kommission in ihrer Mitteilung über ein Aktionsprogramm zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs<sup>10</sup> feststellt, ist der kombinierte Verkehr - selbst auf Langstrecken - bisher noch nicht in der Lage, wirklich mit dem Straßenverkehr zu konkurrieren. Ein Problem liegt darin, daß die externen Kosten, insbesondere im Straßenverkehr, noch nicht völlig internalisiert worden sind. Diese Problematik wird im Grünbuch der Kommission über "Faire und effiziente Preise im Verkehr"<sup>11</sup> ausführlich diskutiert. Ein zweites Problem liegt in der unterschiedlichen Umsetzung der Rechtsvorschriften über Lenkzeiten für den Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten. Eine sich aus der vollständigen Umsetzung dieser Rechtsvorschriften ergebende Übereinstimmung hinsichtlich der Begrenzungen der Lenkzeiten im Straßenverkehr würde dazu führen, daß viele Langstreckentransporte auf der Straße von zwei Fahrern pro Güterkraftfahrzeug durchgeführt werden. Eine Erhöhung der Kosten für den Straßenverkehr als alleinigem Verkehrsträger würde zur Verbesserung der Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs beitragen. Hinsichtlich der Lenkzeiten arbeitet die Kommission daran, den bestehenden Tachographen durch ein elektronisches Kontrollgerät zu ersetzen.<sup>12</sup> Zum dritten führen Fahrzeugüberladungen im Straßenverkehr zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem Schienenverkehr. Aufgrund von technischen Gegebenheiten kann die Beförderung eines Fahrzeugs mit insgesamt über 44 t Bruttogewicht im kombinierten Verkehr in einigen Fällen zu Schwierigkeiten führen. Das maximale Bruttogewicht im allgemeinen und die spezifische Ausnahmeregelung von 44 t für den kombinierten Verkehr vermittelt eine allgemeine Vorstellung davon, ob der kombinierte Verkehr für den Schwertransport in einem bestimmten Land spezifische Vorteile bieten kann. Bisher werden von der Polizei festgestellte Fahrzeugüberladungen nur bei Straßenverkehrsunternehmen geahndet. Sie werden jedoch häufig durch ihre Auftraggeber unter Druck gesetzt, Fahrzeugüberladungen zu akzeptieren. Könnten die Verloader ebenfalls zur Verantwortung gezogen werden, so würde dies zur Verringerung des Druckes auf die Straßenverkehrsunternehmer und zur Verbesserung der Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs beitragen. Die diesbezüglichen rechtlichen Fragen, insbesondere die Möglichkeiten im Rahmen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, müssen noch geprüft werden. Ferner erfordert der kombinierte Verkehr teure Umschlagverfahren und intermodale Einrichtungen, was einen strukturellen Nachteil darstellt. Nicht zuletzt ist der Einsatz der für den kombinierten Verkehr erforderlichen Informationstechnologie noch nicht ausreichend, um diese komplizierten Verfahren gegenüber dem Straßenverkehr wettbewerbsfähig zu machen. Die Kommission trägt durch ihren Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für Aktionen zur Förderung des

<sup>10</sup> Mitteilung an den Rat KOM (96) 335 vom 24.7.1996

<sup>11</sup> KOM (95) 691 endg.

<sup>12</sup> KOM (94) 323 endg., ABl. Nr. C 243 vom 31.8.1994, S. 8, geändert durch KOM (95) 550 endg., ABl. Nr. C 25 vom 31.1.1996, S. 5

kombinierten Güterverkehrs zu Verbesserungen in den beiden letztgenannten Bereichen bei.<sup>13</sup>

### 3.3.2 Schlußfolgerungen zur Wettbewerbsposition

Der kombinierte Verkehr kann aufgrund von Wettbewerbsverzerrungen und struktureller Probleme noch nicht völlig mit dem Straßenfernverkehr konkurrieren.

## 4. VORSCHLÄGE ZU MASSNAHMEN AUF EU-EBENE

### 4.1 Vorschläge der Mitgliedstaaten

#### 4.1.1 Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs

- Belgien spricht sich für die Unterstützung von Infrastrukturmaßnahmen und die Einrichtung regelmäßiger Dienste aus. Die Verbesserung der Infrastruktur sollte kohärent sein.
- Die Niederlande sprechen sich für eine Deckung der Anfangskosten der Shuttles aus, denn auf neuen Verkehrsverbindungen gilt es als unvermeidlich, daß diese während der ersten zwei Jahre nicht voll eingesetzt werden können. Es sollten im Rahmen der transeuropäischen Netze höhere Finanzmittel für den intermodalen Verkehr in Betracht gezogen werden.
- Österreich schlägt vor, solange die Gesamtkosten des Straßengüterverkehrs nicht gedeckt werden können, den Abschluß von Verträgen mit öffentlichen Versorgungsunternehmen zu ermöglichen sowie Betriebsbeihilfen für den Alpen transit zu gestatten.
- Frankreich befürwortet staatliche Beihilfen für die Infrastrukturnutzung.
- Finnland nennt folgende Bereiche: finanzielle Hilfe, Technologieentwicklung und Förderung der Wettbewerbsfähigkeit.
- Portugal und mehrere andere Länder würden es begrüßen, wenn PACT<sup>14</sup> zu einem Dauerprogramm gemacht würde.
- Mehrere Länder (Belgien, Österreich) weisen darauf hin, daß den Binnengrenzübergängen weiter Aufmerksamkeit geschenkt werden muß.
- Dänemark betont, daß die Einbeziehung der Infrastrukturkosten in die Straßenverkehrskosten zur Förderung des kombinierten Verkehrs beitragen würde.
- Irland bemerkt, daß der Bedeutung des Straßenverkehrs bei der Förderung des kombinierten Verkehrs Rechnung getragen werden sollte.
- Deutschland merkt an, daß die Liberalisierung des Straßenverkehrs die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs eingeschränkt hat. Daher

<sup>13</sup> Mitteilung an den Rat, KOM (96) 335 vom 24.7.1996

<sup>14</sup> Als die Mitgliedstaaten ihre Antworten verfaßten, konnten sie sich nur auf den unter 3.1.6. erwähnten Beschluß der Kommission von 1992 beziehen.



sollte die hochrangige Arbeitsgruppe für den kombinierten Verkehr<sup>15</sup> erneut einberufen werden.

- Ferner spricht sich Deutschland dafür aus, daß die gegenwärtig geltende 44-Tonnen-Regelung für 40-Fuß-ISO-Container, die im kombinierten Verkehr befördert werden, auf alle Ladeeinheiten und Arten des kombinierten Verkehrs ausgeweitet werden sollte.
- Frankreich warnt davor, die Definition des kombinierten Verkehrs auf den Verkehr See/Straße auszuweiten. Die Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung sollte auf den Verkehr Straße/Schiene und Binnenschifffahrt/Straße beschränkt bleiben.
- Das Vereinigte Königreich zieht die allgemeine Förderung des Schienengüterverkehrs vor und hat den Anwendungsbereich der 44-Tonnen-Regelung auf die Beförderung von Wechselbehältern per Straße/Schiene ausgedehnt.

#### 4.1.2 Schlußfolgerungen der Kommission zu den von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenene Maßnahmen

Nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen berühren den Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG. Einige betreffen die in der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70<sup>16</sup> geregelten staatlichen Beihilfen, andere das transeuropäische Verkehrsnetz<sup>17</sup>, die Gemeinschaftsfinanzhilfen (PACT; vgl. vorstehenden Punkt 3.1.6) oder sogar den Bereich der Grenzkontrollen. Die Kommission sieht darin die Notwendigkeit, auch außerhalb des Rahmens der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG verstärkt an der Förderung des intermodalen Verkehrs zu arbeiten.

Mehrere Mitgliedstaaten sind jedoch daran interessiert, daß gemeinschaftsweit für alle Zu- und Ablauftransporte auf der Straße im Rahmen des kombinierten Verkehrs ein Höchstgewicht von mindestens 44 Tonnen zugelassen wird. Der Vorschlag Frankreichs, diese Regelung nicht auf den Verkehr See/Straße anzuwenden, würde dem Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen des kombinierten Verkehrs erneut Beschränkungen auferlegen. Jedoch sollte darauf geachtet werden, daß der See-Land-Verkehr, bei dem der größte Teil der Strecke auf See, per Bahn oder auf Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft zurückgelegt wird und die auf der Straße zurückgelegte Strecke begrenzt ist, durch weitere Maßnahmen gefördert wird. Es sollte in Betracht gezogen werden, in allen Mitgliedstaaten ein höchstzulässiges Gewicht von 44 Tonnen für die Zu- und Ablauftransporte auf

<sup>15</sup> Die hochrangige Arbeitsgruppe für den kombinierten Verkehr besteht aus Vertretern der Mitgliedstaaten und anderer betroffener Parteien. Sie beriet die Kommission in den Jahren 1990-1992.

<sup>16</sup> Die Maßnahmen der Verordnung Nr. 1107/70 für den Bereich des kombinierten Verkehrs wurden zuletzt durch die Verordnung Nr. 543/97 des Rates (ABl. Nr. L 84 vom 26.3.1997, S.6) bis zum 31. Dezember 1997 verlängert.

<sup>17</sup> Transeuropäisches Verkehrsnetz, Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996, ABl. Nr. L 228 vom 9.9.1996, S. 1

der Straße im kombinierten Verkehr zuzulassen. Dabei sollten auch folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Die Kommission hat einen Vorschlag<sup>18</sup> zur gemeinschaftsweiter Harmonisierung des höchstzulässigen Gewichts von 44 Tonnen für den gesamten Straßenverkehr vorgelegt, der vom Rat bei der Verabschiedung der Richtlinie 96/53/EG<sup>19</sup> allerdings nicht berücksichtigt wurde. Somit kann gegenwärtig jeder Mitgliedstaat einzelstaatliche Grenzwerte festlegen und, wie es nach Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie zulässig ist, für den innerstaatlichen Verkehr ein Höchstgewicht von 44 Tonnen festsetzen. Der Kommissionsvorschlag zu Harmonisierung der höchstzulässigen Gewichte bleibt noch auf der Tagesordnung des Rates, der hierzu eine förmliche Erklärung<sup>20</sup> abgeben wird.
- Wenn alle Mitgliedstaaten für sämtliche Zu- und Ablauftransporte auf der Straße im Rahmen des kombinierten Verkehrs ein Höchstgewicht von 44 Tonnen für alle Güterkraftfahrzeuge zuließen, würde diese Abweichung von den gegenwärtig in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten geltenden höchstzulässigen Gewichte direkt der Förderung des kombinierten Verkehrs dienen. Die von einigen Mitgliedstaaten zugelassenen darüber liegenden Höchstgewichte sollen nicht herabgesetzt werden. Die anderen geltenden Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG und die gegenwärtig für dieses Höchstgewicht geltende Begrenzung für die auf der Straße zurückzulegende Entfernung zu den Terminals könnten unverändert bleiben.

#### 4.1.3 Probleme im Bereich der Verkehrsverbindungen zu Drittländern

- Belgien sieht Schwierigkeiten bezüglich der Außengrenzen, der Zollbestimmungen und der technischen Normen der Ladeeinheiten.
- Dänemark spricht sich für die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Deutschland und Polen aus.
- Deutschland und Österreich verweisen auf die Probleme im Bereich der Veterinärkontrollen. Diese beiden Länder schlagen gemeinsam mit den Niederlanden vor, solche Kontrollen an den Ankunftsterminals der Ganzzüge durchzuführen. Österreich warnt darüber hinaus davor, strenge Pflanzenschutzkontrollen an den Außengrenzen der Gemeinschaft durchzuführen.

#### 4.1.4 Schlußfolgerungen der Kommission zu den Verkehrsverbindungen zu Drittländern

Es sollte untersucht werden, welche Möglichkeiten zur Vereinfachung der Pflanzenschutz- und Veterinärkontrollen im Rahmen des kombinierten Verkehrs aus und nach Drittländern bestehen. Diese Frage fällt jedoch in den

<sup>18</sup> KOM (93) 679, ABl. Nr. C 38 vom 8.2.1994

<sup>19</sup> Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996, ABl. Nr. L 235 vom 17.9.96, S. 59

<sup>20</sup> Ratstagung vom 25. Juli 1996

Politikbereich der Agrarproduktkontrolle. Daher kann sie im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG nicht behandelt werden.

#### 4.2. Von den Fachverbänden vorgeschlagene Maßnahmen

- Intercontainer/Interfrigo (ICF) schlägt folgende Maßnahmen im Bereich der Rechtsvorschriften vor: Fahrbeschränkungen (an Wochenenden, nachts und an Feiertagen) sollten für den Zu- und Ablauf auf der Straße aufgehoben werden. ICF würde auch eine Ausnahmeregelung für die Eurovignette<sup>21</sup> begrüßen sowie eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf sämtliche Ladeeinheiten (damit könnte die Anwendung der 44-Tonnen-Regelung für den gesamten Straßenverkehr im kombinierten Verkehr gemeint sein). Sämtliche Maßnahmen sollten auf ganz Europa ausgeweitet werden. --
- Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt fordert die Ausweitung der in der Richtlinie 92/106/EWG vorgeschriebenen Steuerbefreiungen auf den kombinierten Verkehr Binnenschifffahrt/Straße.
- Die Internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften (UIRR) spricht sich dafür aus, die gesamten Verkehrskosten auf die Verursacher anzulegen und mehr Straßenverkehrskontrollen durchzuführen.

#### 4.3. Schlußfolgerungen der Kommission zu den von den Fachverbänden vorgeschlagenen Maßnahmen

In mehreren Mitgliedstaaten gelten an Wochenenden, nachts und/oder an Feiertagen Fahrbeschränkungen für Lastkraftwagen. Teilweise gelten für den kombinierten Verkehr Ausnahmeregelungen. Bislang bestehen solche Beschränkungen und Ausnahmeregelungen nur auf einzelstaatlicher Ebene und führen im Bereich des kombinierten Verkehrs zu organisatorischen Problemen. Die Aufhebung der Fahrbeschränkungen für Lastkraftwagen (an Wochenenden, nachts und an Feiertagen) für Zu- und Ablauftransporte auf der Straße im kombinierten Verkehr wird geprüft werden. Wenn diese Ausnahmeregelungen allgemein gelten würden und gesetzlich vorgeschrieben wären, wäre dies ein Schritt zur Verbesserung der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit dieses Verkehrs. Bezüglich der Diskussion über das Höchstgewicht von 44 Tonnen für den Zu- und Ablauf auf der Straße vgl. 4.1.2.

Falls möglich sollten Steuerbefreiungen und eventuelle Befreiungen von der Eurovignette für alle Arten des kombinierten Verkehrs gleichermaßen gelten.

Die Internalisierung der externen Kosten (Kostenverlagerung) muß im Rahmen des Grünbuchs der Kommission über "Faire und effiziente Preise im Verkehr" und den nachfolgenden Gesetzgebungsverfahren behandelt werden.

---

<sup>21</sup> Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 5. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzergebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. Nr. L 279 vom 12.11.93, S.32)

#### 4.4. Andere gemeinsame Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs

##### 4.4.1 Genehmigung der Beförderung von drei 20-Fuß-Containern durch Lastkraftwagen

- Die Mitgliedstaaten könnten die Genehmigung der Beförderung von drei 20-Fuß-Containern durch Lastkraftwagen als Teil des kombinierten Verkehrs in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet betrachten. Gemäß Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 96/53/EG ist jeder Mitgliedstaat in seinem eigenen Hoheitsgebiet dazu berechtigt, sofern die Abmessungen der Bauteile (Module) der Lastkraftwagen den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.
- Die Mitgliedstaaten entscheiden unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten über die Bedingungen. Da die Fahrzeugbauteile gemeinschaftsweit akzeptiert werden, besteht kein Bedarf an einer weiteren Harmonisierung der Rechtsvorschriften.

##### 4.4.2. Qualität

- Die Qualität des kombinierten Verkehrs sollte durch die Normung von stapelbaren Einheiten, die für den Kurzstreckenseeverkehr und den Landverkehr besser geeignet sind als die gegenwärtig verwendeten ISO-Container, verbessert werden.

Das betrifft vor allem die 45-Fuß-(13,72m)-Container. Beträgt die Seitenwandlänge mehr als 45 Fuß, so werden die von der Gemeinschaft in der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen für den Straßenverkehr überschritten. Daher werden solche, nach dem 17. September 1997 in Betrieb genommene Container nicht mehr für den Straßenverkehr zugelassen. Nach den Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG können die Mitgliedstaaten jedoch Container, die vor diesem Zeitpunkt in Betrieb genommen werden, bis zum 31. Dezember 2006 für den Straßenverkehr in ihrem Hoheitsgebiet zulassen. Die vorstehend erwähnten 45-Fuß-Container tragen bei einer Breite von 2,55 m eher zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs bei als Sattelanhänger. Sie können ungefähr die gleiche Anzahl von Paletten befördern, jedoch sind Container im Gegensatz zu Wechselbehältern oder Sattelanhängern stapelbar. Andererseits sollen nach der sechsten Erwägung der Richtlinie 96/53/EG die Abmessungen der Güterkraftfahrzeuge "langfristig gelten können". Langfristig könnte es der technische Fortschritt Straßenverkehrsunternehmen ermöglichen, Container zu befördern, die im Rahmen der zugelassenen Abmessungen die gleiche Anzahl an Paletten fassen können wie Sattelanhänger.

Für die Ladeeinheiten der Lastzüge stellen Abmessungen von 7,45 m Außenlänge und 2,55 m Breite im Rahmen der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft eine angemessene Ladekonfiguration dar. Im Bereich der Telematik für intermodale Transportketten sollten Normen entwickelt

werden, unter anderem ein einheitliches EDI-Format. Auch die Bereiche Reservierung, Kommunikation, Ladungsverfolgung- und -ortung sowie Kundeninformation durch Telematiksysteme sollten verbessert werden.

#### 4.4.3 Schlußfolgerungen zur Qualitätsverbesserung

Die Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung können noch nicht in den Rechtsvorschriften - im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG oder in anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft - berücksichtigt werden. Es handelt sich um Fragen, die langfristig gelöst werden müssen und die insbesondere Koordinierung, Pilotprojekte und in einigen Fällen weitere Forschungsarbeiten und Entwicklung erfordern.

## 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

### 5.1. Statistiken

#### 5.1.1. Anzahl der im kombinierten Verkehr beförderten Einheiten

Die Zahl der im kombinierten Verkehr beförderten TEU ist beeindruckend: 1994 waren es 7,6 Mio. Die Wachstumsrate betrug für den Zeitraum 1990 bis 1994 knapp 60 %.

#### 5.1.2. Vergleich zwischen Straßenverkehr, Schienengüterverkehr und kombiniertem Verkehr

Setzt man den kombinierten Verkehr in Relation zum Straßenverkehr, so entspricht das Volumen des kombinierten Verkehrs (gemessen in tkm) ungefähr 5 % des Straßenverkehrsvolumens. Angesichts der Zielsetzung, den kombinierten Verkehr als Alternative zum Straßenverkehr weiter auszubauen, ist dieser Prozentsatz noch gering. Es muß hervorgehoben werden, daß der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamtverkehr in dem betrachteten Zeitraum zugenommen hat. Setzt man den kombinierten Verkehr in Relation zum Schienengüterverkehr, so beträgt der Anteil (gemessen in tkm) immerhin ungefähr 23 %.

#### 5.1.3. Die Aussagekraft der Statistiken

Es besteht ein Bedarf an einheitlicheren Statistiken. Die Kommission arbeitet gegenwärtig daran.

### 5.2. Mögliche Maßnahmen im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG

Der kombinierte Verkehr kann - selbst bei längeren Strecken - bisher noch nicht völlig mit dem Straßenverkehr konkurrieren. Im folgenden werden einige Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbslage des kombinierten Verkehrs betrachtet.

### 5.2.1. Steuerbestimmungen

Abschließend kann festgehalten werden, daß die meisten Mitgliedstaaten die bestehenden Steuerbestimmungen nicht anwenden. Darüber hinaus werden die zwingenden Steuervorschriften nur auf eine einzige Art des kombinierten Verkehrs angewandt, nämlich auf den Transport von Fahrzeugen per Bahn. In der Praxis bleibt die Anwendung der Steuerbestimmungen häufig auf die Rollende Landstraße beschränkt. Die praktischen Auswirkungen auf die Entwicklung des kombinierten Verkehrs sind daher gering. Es sollte erkannt werden, daß auch der Binnenschiffahrt und Kurzstreckenseeverkehr umfassende kombinierte Verkehr zu einem auf Dauer tragbaren Verkehr beitragen kann. Da in diesen Fällen im Fernverkehr keine Straßen benutzt werden, können Kraftfahrzeugsteuerermäßigungen gerechtfertigt sein. Falls möglich sollten Steuerbefreiungen und eventuelle Befreiungen von der Eurovignette für alle Arten des kombinierten Verkehrs gleichermaßen gelten.

Als weiteres Argument könnte der Ausgleich für die noch unzureichende Internalisierung der externen Kosten des Straßenverkehrs genannt werden. Es muß über Möglichkeiten nachgedacht werden, wie die praktische Anwendung der Steuerbestimmungen auf die Mitgliedstaaten, die sie bisher noch nicht umsetzen, sowie auf den Binnenschiffahrt oder Kurzstreckenseeverkehr umfassenden kombinierten Verkehr ausgedehnt werden kann. Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten: eine Erweiterung der Ausnahmeregelungen auf freiwilliger Basis oder eine Ausweitung der Beförderungsarten im kombinierten Verkehr, bei denen Ausnahmeregelungen gesetzlich vorgeschrieben werden.

### 5.2.2. Zu- und Ablauftransporte

Ab dem 1. Juli 1998 wird die Kabotage im Güterkraftverkehr nicht mehr genehmigungspflichtig sein.<sup>22</sup> Da Beförderungen im kombinierten Verkehr bereits jetzt nicht genehmigungspflichtig sind, wird der kombinierte Verkehr Wettbewerbsvorteile einbüßen. Die Kommission wird gegebenenfalls die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 92/106/EWG überarbeiten.

### 5.2.3. Die 44-Tonnen-Regelung im Rahmen des kombinierte Verkehrs

Es sollte in Betracht gezogen werden, in allen Mitgliedstaaten ein höchstzulässiges Gewicht von 44 Tonnen für die Zu- und Ablauftransporte auf der Straße im kombinierten Verkehr zuzulassen. Dabei sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Die Kommission hat einen Vorschlag zur gemeinschaftsweiten Harmonisierung des höchstzulässigen Gewichts von 44 Tonnen für den gesamten Straßenverkehr vorgelegt, der vom Rat bei der Verabschiedung der Richtlinie 96/53/EG allerdings nicht berücksichtigt wurde. Somit kann gegenwärtig jeder Mitgliedstaat einzelstaatliche Grenzwerte

<sup>22</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 vom 25. Oktober 1993, Artikel 12 Absatz 2, ABl. Nr. L 279 vom 12.11.1993, S. 1

festlegen und, wie es nach Artikel 4 Absatz 2 dieser Richtlinie zulässig ist, für den innerstaatlichen Verkehr ein Höchstgewicht von 44 Tonnen festsetzen. Der Kommissionsvorschlag für ein allgemein geltendes Höchstgewicht bleibt auf der Tagesordnung des Rates, der hierzu eine förmliche Erklärung abgeben wird.

Wenn alle Mitgliedstaaten für sämtliche Zu- und Ablauftransporte auf der Straße im Rahmen des kombinierten Verkehrs ein Höchstgewicht von 44 Tonnen für alle Güterkraftfahrzeuge zuließen, würde diese Abweichung von den gegenwärtig in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten geltenden höchstzulässigen Gewichte direkt der Förderung des kombinierten Verkehrs dienen. Die von einigen Mitgliedstaaten zugelassenen darüber liegenden Höchstgewichte sollen nicht herabgesetzt werden.

#### 5.2.4. Aufhebung der Fahrbeschränkungen für Zu- und Ablauftransporte auf der Straße

Die Aufhebung der Fahrbeschränkungen für Lastkraftwagen (an Wochenenden, nachts und an Feiertagen) für Zu- und Ablauftransporte auf der Straße im kombinierten Verkehr wird geprüft werden. Wenn diese Ausnahmeregelungen allgemein gelten würden und gesetzlich vorgeschrieben wären, wäre dies ein Schritt zur Verbesserung der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit dieses Verkehrs.

5.2.5. In diesem Bericht wurden unter 5.2.1 bis 5.2.4. mehrere Möglichkeiten zur Verbesserung der Richtlinie 92/106/EWG aufgezeigt. Die Kommission wird gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen in die Wege leiten.

Angesichts der starken Wettbewerbsposition des Straßenverkehrs sind diese Maßnahmen allein jedoch für eine bedeutende Steigerung des Anteils des kombinierten Verkehrs am Gesamtverkehr nicht ausreichend.

### 5.3. Maßnahmen außerhalb des Anwendungsbereichs der Richtlinie 92/106/EWG

#### 5.3.1. Genehmigung der Beförderung von drei 20-Fuß-Containern durch Lastkraftwagen

- Die Mitgliedstaaten könnten die Genehmigung der Beförderung von drei 20-Fuß-Containern durch Lastkraftwagen als Teil des kombinierten Verkehrs in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet betrachten. Gemäß Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 96/53/EG ist jeder Mitgliedstaat in seinem eigenen Hoheitsgebiet dazu berechtigt, sofern die Abmessungen der Bauteile (Module) der Lastkraftwagen den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.
- Die Mitgliedstaaten entscheiden unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten über die Bedingungen. Da die Fahrzeugbauteile in der ganzen Gemeinschaft akzeptiert werden, besteht kein Bedarf an einer weiteren Harmonisierung der Rechtsvorschriften.

### 5.3.2. Fahrzeugüberladungen und Lenkzeiten im Straßenverkehr

Das Überladen von Fahrzeugen im Straßenverkehr führt noch immer zu Wettbewerbsverzerrungen. Könnten auch die Verlader für Fahrzeugüberladungen zur Verantwortung gezogen werden, so würde dies zu einer Verringerung des Druckes auf die Straßenverkehrsunternehmer und zur Verbesserung der Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs beitragen. Auch die vollständige Umsetzung der Rechtsvorschriften über Lenkzeiten für den Straßenverkehr würde der Verbesserung der Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs zugute kommen.

### 5.3.3. Pflanzenschutz- und Veterinärkontrollen

Es sollte untersucht werden, welche Möglichkeiten zur Vereinfachung der Pflanzenschutz- und Veterinärkontrollen im Rahmen des kombinierten Verkehrs aus und nach Drittländern bestehen.

### 5.3.4. Qualitätsverbesserung des kombinierten Verkehrs

Die Normung stapelbarer Ladeeinheiten, die für den Kurzstreckenseeverkehr und den kombinierten Landverkehr besser geeignet sind, kann noch nicht in den Rechtsvorschriften berücksichtigt werden. Das gleiche gilt für Normen im Bereich der Telematik für intermodale Transportketten. Es handelt sich um Fragen, die langfristig gelöst werden müssen und die insbesondere Koordinierung, Pilotprojekte und in einigen Fällen weitere Forschungsarbeiten und Entwicklung erfordern.

### 5.3.5. Weitere

aufgeführte Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs

Weitere aufgeführte Maßnahmen betreffen die in der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 geregelten staatlichen Beihilfen, das transeuropäische Verkehrsnetz, die Gemeinschaftsfinanzhilfen oder Maßnahmen im Bereich der Binnengrenzkontrollen. Die Kommission sieht darin die Notwendigkeit, auch außerhalb des Rahmens der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG verstärkt an der Förderung des intermodalen Verkehrs zu arbeiten.



## Anhang 1

TABELLE 1A: Entwicklung des kombinierten Verkehrs nach Ladeeinheiten;  
umgerechnet in TEU

Ladeeinheit 1994	Quelle	1990	1993
A) Container			
-Kurzstreckensee- verkehr	Für diesen Bericht waren geeignete Zahlen für den Container- und den Ro/Ro-Seeverkehr im Rahmen des kombinierten Verkehrs nicht rechtzeitig verfügbar.		
-Seeschifffahrt/Bahn	ICF	661 000	655 000
-Seeschifffahrt/ Binnenschifffahrt	UINF Schätzung	460 000	1 034 000
-Straße/Schiene	ICF	449 000	259 000
-Straße/Schiene und Schiene allein	D, F, UK innerstaatlich (Schätzungen; keine Zahlen für jedes Jahr)	1 160 000	1 541 000
B) Wechselbehälter (einschl. Container der UIRR- Gesellschaften)			
-Straße/Schiene	UIRR		2 029 000
	ICF		235 000
C) Rollende Landstraße			
-Straße/Schiene	UIRR		477 000
			581 000
D) Sattelanhänger			
-Straße/Schiene	UIRR		477 000
			505 000

B+C+D 1990		2 116 000		
im kombinierten Verkehr insgesamt beförderte TEU (ohne Kurzstreckenseeverkehr)		4 884 000	6 707 000	7 640 000

### Erläuterungen

Einer Einheit im Containerverkehr entsprechen hier 1,5 TEU.

UINF steht für "Union Internationale de la Navigation Fluviale".

ICF steht für "Intercontainer-Interfrigo".

In der Statistik der UIRR (International Union of Combined Road/Rail Transport Companies - Internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften) über den Verkehr Straße/Schiene entspricht eine Sendung ungefähr 2,3 TEU.

SGKV steht für "Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V."

Bemerkungen zu den verfügbaren Statistiken:

Mehrere Mitgliedstaaten berichteten, daß ihnen kein geeignetes oder nur unvollständiges Zahlenmaterial zur Verfügung stünden. Die Zahlen der Organisationen für den kombinierten Verkehr sind besser geeignet, da sie weniger Überschneidungen aufweisen. Dennoch mußten noch zahlreiche Schätzungen angestellt werden. Ferner gibt es Definitionsprobleme, die es mit sich bringen, daß die Verbesserung der Statistiken sehr zeitaufwendig sein wird.

*Um den Gebrauch der zur Verfügung stehenden Hilfsmittel zu optimieren, wird Eurostat aufgefordert werden, die Möglichkeit zu prüfen, ob über die zuständigen Organisationen in den Mitgliedstaaten vorhandene administrative Informationen genutzt werden können.*

Zu Tabelle 1A:

Die grundlegenden Zahlen sind teils in Ladeeinheiten, teils in TEU angegeben. TEU wurde als Vergleichseinheit gewählt. Container schließen in einem Teil des grundlegenden Zahlenmaterials Wechselbehälter ein. Für den Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs standen für die im Rahmen des kombinierten Verkehrs beförderten Ladeeinheiten keine vergleichbaren Daten zur Verfügung. Insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrt mußten häufig Schlußfolgerungen gezogen werden, um pauschale Daten zu erhalten. Die von ICF angegebenen Zahlen beziehen sich auf ein Gebiet, das über die EU-Mitgliedstaaten hinausreicht, denn sie umfassen Transporte von und zu der GUS: Die Daten von UIRR umfassen für 1993 62 000 und für 1994 70 000 TEU des Exports von Gesellschaften in Ländern, die keine EU-Mitgliedstaaten sind. Der innerstaatliche Verkehr wurde vom Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten nur dann unterschieden, wenn verschiedene Quellen herangezogen wurden. Der Bericht der

Kommission von 1993 enthält für 1990 keine vergleichbaren Zahlen für den Binnenschiffsverkehr oder den innerstaatlichen Containerverkehr. Für 1995 sind einige Daten verfügbar: UIRR insgesamt 3,7 Mio. TEU; ICF 1,3 Mio. TEU (SGKV-Bericht 1995).

Die Zahl der von UIRR-Gesellschaften beförderten Fahrzeuge ist von 1 297 344 (1993) auf 1 529 096 (1994) gestiegen.

TABELLE 2A: Entwicklung in tkm (Mio.)

	1994	1993
<u>Straße</u> (Quelle: Eurostat)	964 000	1 061 000
<u>Schienengüterverkehr</u> (Quelle: Eurostat)	205 000	220 000
<u>Kombinierter Verkehr</u> - Wechselbehälter, Sattelanhänger, Rollende Landstraße (Quelle: UIRR)	22 000	23 000
- Container, grenzüberschreitender Schienenverkehr (Quelle: ICF)	9 800	11 800
- Container, Binnenschifffahrt (Schätzung)	6 314	7 238
- Container, innerstaatlicher Schienenverkehr (Schätzung)	9 278	9 934
- Im Kurzstreckensseeverkehr beförderte Ladeeinheiten		
<u>Kombinierter Verkehr</u> <u>insgesamt</u>	47 392	51 972

Zu Tabelle 2A:

Die Schätzungen der Entfernungen im Bereich des Containertransports auf Binnenwasserstraßen (in tkm) beruhen auf dem Durchschnittsgewicht der in deutschen Rheinhäfen umgeschlagenen Container von 6,3 t und der von UIRR angegebenen durchschnittlichen Entfernung im innerstaatlichen Verkehr von 669 km (1994). Die letztgenannte Zahl wird auch für die Berechnung des innerstaatlichen Containerverkehrs verwandt. Das Zahlenmaterial von ICF umfaßt auch den Verkehr aus und nach der GUS (45 Mio. TEU-km). Die Daten von ICF werden nicht in tkm, sondern in TEU

angegeben. Im Schienengüterverkehr entspricht 1 TEU-km 9 tkm (wahrscheinlich weniger Leerfahrten als bei der Binnenschifffahrt). An den Stellen der Tabelle, an denen Eurostat genannt wird, findet sich in der benutzten Tabelle folgender Eintrag: "Quelle: Eurostat, ECMT, Schätzungen, wenn kein Datenmaterial vorlag". Für die Beförderungsmenge von Containern im Schienengüter- oder Kurzstreckenseeverkehr standen keine Zahlen für die gesamte EU zur Verfügung. Für den Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs standen für die im Rahmen des kombinierten Verkehrs beförderten Ladeeinheiten keine vergleichbaren Daten zur Verfügung.

### **Beförderungsmenge**

Das verfügbare Zahlenmaterial ist sehr begrenzt. Allerdings scheint hier einer Verbesserung keine große Bedeutung zuzukommen.

1994 sind per Wechselbehälter, Sattelanhänger und per Rollende Landstraße im kombinierten Verkehr insgesamt 32 662 670 Tonnen befördert worden. Die Zahlen für die Bereiche Wechselbehälter, Sattelanhänger und Rollende Landstraße stammen von UIRR. Sie beziehen sich auf die 15 EU-Mitgliedstaaten, die Schweiz und mittel- und osteuropäische Länder. Die von UINF angegebene Menge des Containertransports über Binnenwasserstraßen beträgt 2 977 000 t. Diese Zahl betrifft nur den Containerumschlag in deutschen Rheinhäfen. Für die Menge der im Schienengüter- oder Kurzstreckenseeverkehr beförderten Container waren keine Angaben für die gesamte EU verfügbar.

ISSN 0254-1467

KOM(97) 372 endg.

# DOKUMENTE

DE

07 08 10

---

Katalognummer : CB-CO-97-365-DE-C

ISBN 92-78-22761-7

---

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg





