

01.02.85

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft)

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 hinsichtlich der Liberalisierung der Bildung der Entgelte für Beförderungen der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

KOM(84) 688 endg.; EG-Dok. 11522/84

59/85 -2-

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 31. Januar 1985 - 14 - 680 70 - E - Ve 128/85 -.

Diese Vorlagen sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 13. Dezember 1984 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den genannten Kommissionsvorlagen ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihren Vorlagen übermittelte Begründung beigelegt.

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft)

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 hinsichtlich der Liberalisierung der Bildung der Entgelte für Beförderungen der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

KOM(84) 688 endg.; EG-Dok. 11522/84

Der Bundesrat hat in seiner 553. Sitzung am 5. Juli 1985 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission im Interesse eines Abbaus von Benachteiligungen im externen Seehafen-Wettbewerb die Seehafen-Hinterlandverkehre einheitlich zu regeln beabsichtigt und hierbei das Konzept ihrer ordnungspolitischen Gleichstellung verfolgt. Insoweit stellt der Bundesrat die Übereinstimmung mit seinem Beschluß vom 16. Dezember 1983 (Drucksache 127/83) zur Entschließung des Europäischen Parlaments über die Rolle der Seehäfen in der Verkehrspolitik fest.

59/253

- 2 -

Angesichts der unterschiedlichen nationalen Verkehrsmarktordnungen und der EG-Regelungen für die grenzüberschreitenden Verkehre innerhalb der Gemeinschaft erscheint es aus der Sicht der Kommission folgerichtig, daß sie die vollständige Liberalisierung der Preise und der Kapazitäten für den Seehafenverkehr verfolgt.

Die Vorschläge der Kommission gehen über den Gesetzentwurf des Bundesrates zur Änderung tarifrechtlicher Bestimmungen im Seehafen-Hinterlandverkehr - Drucksache 86/85 (Beschluß) - für nationale Maßnahmen hinaus, der sich auf die Annäherung der Regelungen für die deutschen Seehafen-Hinterlandverkehre an die Bedingungen für die Zu- und Ablaufverkehre auf den wesentlichen Wettbewerbswegen mit den belgischen und niederländischen Seehäfen beschränkt.

Der Bundesrat hält weiterhin die Harmonisierung insbesondere der spezifischen Steuern im Verkehr auf Gemeinschaftsebene für erforderlich. Er bedauert daher, daß die Kommission die Liberalisierungsvorschläge nicht mit Maßnahmen zur Kostenharmonisierung verbindet.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, unbeschadet der kurzfristig erforderlichen und möglichen Realisierung seiner Vorschläge für nationale Maßnahmen im Bereich der Preisbildung, sich für eine EG-einheitliche Regelung der Seehafen-Hinterlandverkehre einzusetzen.

BEGRÜNDUNG

Allgemeine Überlegungen

1.1. Die im Vertrag von Rom festgelegte gemeinsame Verkehrspolitik ist ein besonders wichtiges Instrument zur Verwirklichung der Ziele der Gemeinschaft. Wie die Kommission in ihrem Memorandum^{*} über den Binnenverkehr erläutert hat, soll diese Politik die Produktivität und Effizienz des Verkehrssystems verbessern sowie die Harmonisierung der Politik der einzelnen Mitgliedstaaten fördern und zugleich eine widersprüchliche Entwicklung dieser Politik verhindern. Das eigentliche Ziel dieser Politik ist daher die Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes, dessen Ordnung und Funktionsweise den einheitlich geregelten Märkten der einzelnen Mitgliedstaaten vergleichbar ist.

Dieses Ziel ist nur schrittweise erreichbar, indem die Prioritäten je nach Art der Probleme und Dringlichkeit der Lösungen im Hinblick auf das wirtschaftliche Zusammenwachsen festgelegt werden.

Daher hat die Kommission in ihrem Memorandum über den Binnenverkehr ihr politisches Programm für die kommenden Jahre im Bereich der Marktordnung auf den grenzüberschreitenden Verkehr konzentriert.

Gleichwohl gibt es Fälle, in denen sich die internationalen und nationalen Aspekte des Verkehrs nicht trennen lassen, und andere, in denen die Konzentration der Massnahmen auf den grenzüberschreitenden Verkehr zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann, die mit den Interessen der Verkehrsunternehmer und -nutzer unvereinbar und für die gesamte oder einen Teil der Wirtschaft der Gemeinschaft nachteilig ist.

Das ist bei den Seehäfen der Gemeinschaft und den Verkehrsbeziehungen mit ihrem Hinterland der Fall.

^{*}"Auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik",
ABL. C 154 vom 13.06.1983, S. 1

- 1.2. Die Kommission wird auf dieses Problem auch in ihrem Memorandum über den Seeverkehr eingehen, das sie Ende 1984 veröffentlichen wird. Die ständig wachsenden Schwierigkeiten auf diesem Gebiet und die Notwendigkeit, vordringlich geeignete Lösungen zu suchen, haben die Kommission jedoch bewogen, diesen Vorschlag schon heute vorzulegen.

2. Der Verkehr der Seehäfen mit ihrem Hinterland

- 2.1. Die Seehäfen der Gemeinschaft sind das unverzichtbare Glied der Transportkette, die den Binnenverkehr mit dem Seeverkehr verbindet.

Die Marktordnung im Hinterlandverkehr wirkt sich erheblich auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft aus. Auch wenn sie nicht der einzige Faktor ist, der für die Wettbewerbsstellung eines Seehafens und die Entscheidung eines Kunden, eher diesen als jenen Seehafen in Anspruch zu nehmen, den Ausschlag gibt, so ist die Attraktivität eines Hafens fraglos umso grösser, je vielseitiger seine Leistungen in Form von Verkehrsverbindungen mit dem Hinterland und je flexibler seine Gebühren sind.

Anders ausgedrückt, die Wahl eines Seehafens durch einen potentiellen Benutzer wird unabhängig von den Besonderheiten jedes Hafens aufgrund seiner geographischen Lage, des Umfangs, der Qualität und des Preises, der angebotenen Leistungen, insbesondere von der Situation des Binnenverkehrs zwischen dem Standort des Industrie- oder Handelsunternehmens und den in Betracht gezogenen Häfen beeinflusst.

- 2.2. Zwischen den deutschen Seehäfen und verschiedenen Binnenverkehrsträgern ist schon seit Jahren eine Debatte im Gange. Sie und öffentliche Äusserungen von Sachverständigen auf diesem Gebiet zu dieser Debatte sowie die von den zuständigen deutschen Behörden geäußerten Ansichten sind ein Zeichen dafür, dass dies sowohl in Deutschland als auch im Ausland kein zwar völlig neuer, aber doch ein wichtiger Gesichtspunkt der Verkehrspolitik ist.

Das Problem ist jedoch nicht auf den Wettbewerb zwischen den deutschen Seehäfen und den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) begrenzt, sondern berührt den Wettbewerb zwischen allen EG-Häfen, d.h. zwischen der Nordsee, dem Atlantik und dem Mittelmeer und zwischen einzelnen Häfen jeder dieser Gruppen.

Es gibt nur wenige und auf alle Fälle unbedeutende Märkte, auf denen ein Hafen eine unangreifbare Position einnimmt. Der grösste Teil des kontinentaleuropäischen Kernlandes der Gemeinschaft lässt sich - immer mehr als Folge der ständigen Verbesserung der technischen und organisatorischen Leistungsfähigkeit der Binnenverkehrsträger - als eine Gesamtheit geographischer Gebiete betrachten, die jeweils von verschiedenen Häfen bedient werden können.

Daher gibt es angesichts des Standortes der Industrie- und Handelsunternehmen und der geographischen Besonderheiten des Gebiets der Gemeinschaft keine Häfen, die wirklich vor dem Wettbewerb anderer Häfen geschützt wären und daher auch keine Benutzer, die auf einen Hafen angewiesen wären.

- 2.3. Der Wettbewerb zwischen den diese Gebiete bedienenden Seehäfen kann, soweit er den Verkehr betrifft, nur dann unter optimalen Bedingungen stattfinden, wenn die sich aus unterschiedlichen Regelungen ergebenden Verzerrungen beseitigt werden.

Anders ausgedrückt, die Besonderheiten eines Hafens ergeben sich aus seiner kaufmännischen Dynamik und/oder seinem Standort, was nichts mit der Verkehrspolitik zu tun hat. Diese kann jedoch ihr Vorgehen auf die Ordnung des Binnenverkehrs von und nach den Seehäfen konzentrieren.

Das Ziel besteht hier darin, dass die Formen der Ordnung der Binnenverkehrsmärkte (Bildung der Beförderungsentgelte und Kapazitätspolitik) gegenüber dem Wettbewerb zwischen den Seehäfen neutral sind und die natürlichen oder kaufmännischen Vorteile der Häfen nicht in Frage stellen.

2.4. Die heutigen Verhältnisse sind jedoch bei allen Verkehrsträgern bei weitem nicht befriedigend.

So gelten im Strassenverkehr je nach der untersuchten Verkehrsverbindung Tarifsysteme, die sowohl aufgrund ihrer Art und der Höhe ihrer Preise als auch der Strenge, mit der sie überwacht werden, völlig uneinheitlich sind.

So muss zum Beispiel ein deutscher Güterkraftverkehrsunternehmer, der in Deutschland eine Ladung übernimmt, seinem Kunden einen obligatorischen Tarif (RKT) berechnen, der hoch ist und systematisch kontrolliert wird, wenn das Beförderungsgut für einen BENELUX-Seehafen bestimmt ist.

Ferner kann ein belgischer Verkehrsnutzer mit seinem Verkehrsunternehmer den Preis für die Beförderung seiner Güter nach einem belgischen Seehafen frei aushandeln, während er mit einem obligatorischen Tarifsystem unter anderem mit einem Mindestpreis konfrontiert wird, wenn er eine Beförderung nach einem französischen Seehafen wünscht.

Ausserdem bietet das obligatorische Tarifsystem für den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten (1) die Möglichkeit, über "Sonderabmachungen" erhebliche Rabatte zu gewähren, die nach den einzelstaatlichen obligatorischen Tarifen nicht immer unter ebenso günstigen Bedingungen möglich sind.

Zu diesen Verzerrungen bei den Beförderungsentgelten kommt hinzu, dass im grenzüberschreitenden Verkehr die Kapazität des Güterkraftverkehrs von Kontingenten abhängt, die je nach den Verbindungen und damit je nach den bedienten Häfen mehr oder weniger begrenzt sind.

Im Binnenschiffsverkehr hängen die Verzerrungen aufgrund der Ordnung des Binnenverkehrs hauptsächlich mit den getrennten Regelungen für das Rheinstromgebiet und die meisten übrigen Binnenwasserstrassen zusammen.

(1) Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983
ABL L 359 vom 22.12.1983, S. 1

In der Rheinschifffahrt, welche die Hafengruppe Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bedient, herrscht im Vergleich zu den meisten übrigen Binnenwasserstrassen, auf denen der Abschluss von Frachtverträgen durch Massnahmen wie obligatorische Mindestpreise sehr stark geregelt ist, völlige Freiheit. Wie im Strassenverkehr werden die Kosten des Zugangs zu den von Binnenwasserstrassen bedienten Seehäfen durch solche Regelungen beeinflusst.

Im Eisenbahnverkehr sind die rechtlichen Unterschiede weniger spürbar, auch wenn bestimmte Unternehmen bis vor kurzem nicht die Möglichkeit hatten, im Inlandsverkehr ohne vorherige Genehmigung Sonderabmachungen mit Preisermässigungen zu schliessen, während sie im grenzüberschreitenden Verkehr diese Möglichkeit hatten.

- 2.5. Bisher sind bereits einige Massnahmen getroffen worden, um diesen Wettbewerb zu erleichtern. So hat die Rivalität zwischen Nordsee- und Adria-häfen die italienische Regierung veranlasst, den Güterkraftverkehr nach und von Triest von allen internationalen Kontingenten zu befreien. Ähnlich, wenn auch durch allgemeinere Überlegungen gerechtfertigt, verhält es sich mit der Befreiung der im Binnenschiffsverkehr von und nach Antwerpen abgewickelten Ein- und Ausfuhren von den innerbelgischen Tarifvorschriften. Ausserdem dürfen in der Aufzählung die weitbekannten Seehafen-Ausnahmetarife nicht fehlen, die zunächst als Subventionen der deutschen Seehäfen und nach dem Zweiten Weltkrieg als Wettbewerbsmassnahmen gegen den Rhein gedacht waren, sich heute aber im Vergleich zur marktwirtschaftlichen Ordnung im grenzüberschreitenden Verkehr als unzureichend erwiesen haben.
- 2.6. Es ist schwierig, wenn nicht gar unmöglich, die Wirkungen solcher Wettbewerbsverzerrungen mengenmässig zu bestimmen. Die in der anhaltenden Debatte in der Bundesrepublik Deutschland vorgelegten Statistiken zeigen, dass sich die tatsächlichen Wirkungen angesichts der vielfältigen Faktoren, die das Verkehrsaufkommen eines bestimmten Hafens über lange Zeiträume hinweg beeinflussen, mit Zahlen nicht beweisen lassen.

59/25c

- 6 -

Es liegt jedoch auf der Hand, dass ein Hafen mit Zugang zu mehreren, im freien Wettbewerb stehenden Binnenverkehrsträgern, die marktgerechte Frachtsätze berechnen, unter sonst gleichen Umständen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Rivalen hat, deren Hinterlandverbindungen vom Staat oder von halbstaatlichen Gremien für den Zugang zum Markt und die Preise geregelt werden.

3. In Betracht kommende Lösung.

3.1. Unter diesen Umständen ist es nach Ansicht der Kommission offenkundig notwendig, die Märkte für die Beförderung auf dem Seewege ein- oder ausgeführter Güter von oder nach den Seehäfen zu ordnen. Die Aufgabe der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, die Form der Ordnung zu wählen, die am besten zu dieser Harmonisierung beitragen wird.

Nach Ansicht der Kommission ist eine Ordnung rechtlicher Art nicht in der Lage, auf alle Situationen, die auf den verschiedenen Verkehrsverbindungen auftreten können, eine Antwort zu geben.

Damit die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen wirklich beseitigt werden, ist es nach Ansicht der Kommission notwendig, dass die Regelung für innerstaatliche Beförderungen der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach den Seehäfen

- den freien Zugang zum Markt sicherstellt, was die Aufhebung der Kontingentierung für die betreffenden Beförderungen erfordert,
- die freie Bildung der Beförderungsentgelte sicherstellt, d.h. dass diese Beförderungen keinem obligatorischen Tarifsysteem unterliegen.

Um den Bereich des beabsichtigten Vorgehens zu präzisieren, ist darauf hinzuweisen, dass dieses nur darauf abzielt, bestimmte Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen aufzuheben, unter denen die Häfen der Gemeinschaft

in ihrem Hafengeschäft im engen Sinn leiden. Dagegen berührt das Vorgehen nicht die Geschäftstätigkeit von Industrieunternehmen, die sich in der Nähe der Seehäfen niedergelassen haben und deren Versorgung oder Belieferung mit Waren weiterhin nach den geltenden Regeln für alle Industrie- und Verkehrsunternehmen des betreffenden Mitgliedstaates vor sich gehen muss. Das beabsichtigte Vorgehen muss sich jedoch auf alle Binnenverkehrsträger erstrecken, damit für sie faire Wettbewerbsverhältnisse geschaffen werden.

- 3.2. Diese sogenannte Korridor-Konzeption weist technisch keine unüberwindlichen Schwierigkeiten auf; zudem kann das System überwacht werden.

Im Hinblick auf die Kontrolle erfordert der beabsichtigte Vorschlag überhaupt keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Insbesondere braucht die Art der Kontrollen, die heute auf dem Gebiet der Tarife und des Zugangs zum Markt bestehen, sachlich nicht geändert zu werden.

In den Mitgliedstaaten gibt es bereits besondere Vorschriften, die bestimmte Verkehre von der Anwendung der geltenden Regelungen ganz oder teilweise ausnehmen. Für bestimmte Beförderungen gilt nicht das obligatorische Tarifsysteem oder können hohe Rabatte gewährt werden, andere sind aufgrund einer ähnlichen Konzeption, wie sie der Ersten Richtlinie zugrunde liegt, nicht kontingentiert.

So kann anhand der bereits bestehenden Kontrolle festgestellt werden, ob für einen Verkehr gelockerte Bestimmungen gelten; dies wird unverändert für den Verkehr von und nach den Seehäfen gelten.

Daher liegt es auf der Hand, dass das vorgeschlagene Vorgehen bei den Kontrollen überhaupt nicht zu mehr Bürokratie führen, sondern eine unbestreitbare Vereinfachung der Ordnung des betreffenden Verkehrs bedeuten wird.

59/25C

- 8 -

3.3. Schliesslich sollte, um jedes Missverständnis auszuschliessen, betont werden, dass eine solche Konzeption keine natürlichen Vor- oder Nachteile in der Wettbewerbsstellung der verschiedenen Seehäfen ausgleichen soll. Angesichts der Ziele des EWG-Vertrags wird und muss angestrebt werden, künstliche Verzerrungen aufgrund unterschiedlicher Marktordnungen und überholter staatlicher Eingriffe zu beseitigen.

Besondere Überlegungen

1. Das beabsichtigte Vorgehen bringt die Billigung von drei Vorschlägen für Rechtsvorschriften mit sich:
 - a) eine Richtlinie, welche die Erste Richtlinie des Rates (1) ändert und bestimmte Arten des Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten von jeder Kontingentierung befreit;
 - b) eine Verordnung welche die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1.12.1983 (2) über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ändert;
 - c) eine Richtlinie, welche die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften anzupassen, um den Binnengüterverkehr (Schiene, Strasse und Binnenwasserstrasse) nach oder von den Seehäfen, die von den beiden vorgenannten Änderungen des Gemeinschaftsrechts nicht berührt werden, von jeder Kontingentierung und jedem obligatorischen Tarifsysteem zu befreien.

Ein den drei Vorschlägen gemeinsames Problem besteht darin, ob der Begriff "Seehafen" definiert werden muss. Das ist ein rechtliches und zugleich wirtschaftliches Problem, dessen Lösung politische Folgen hat. Konkreter besteht es darin, ob bestimmte Binnenhäfen den Seehäfen an der Küste oder an einer Seewasserstrasse gleichgestellt werden sollten. Das ist ein echtes Problem, da bestimmte Binnenhäfen die rechtliche Stellung eines Seehafens haben oder sogar ohne eine solche Stellung eine Geschäftstätigkeit ausüben, die derjenigen eines Seehafens vergleichbar ist.

Die Kommission ist der Ansicht, dass die weiter oben in den "allgemeinen Überlegungen" dargelegten Probleme, die auf die Wettbewerbsverzerrungen zurückzuführen sind, in erster Linie die Seehäfen im engen Sinn betreffen. Daher sollten an der Küste, an einer Flussmündung oder an einem Fluss weniger als 150 km von seiner Mündung entfernt gelegene Häfen als "Seehäfen" gelten.

(1) ABl. Nr. 70 vom 6.8.1962, letztmals geändert durch die Richtlinie des Rates vom 26.10.1983 - ABl. L 332 vom 28.11.1983, S. 33
(2) ABl. Nr. L 359 vom 22.12.1983, S. 1

2. Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr)

Die Erste Richtlinie umfasst zwei Anhänge, in denen die von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht befreiten Beförderungen (Anhang I) und die von der Kontingentierung befreiten Beförderungen, für die jedoch eine innerhalb von fünf Tagen erteilte nichtkontingentierte Genehmigung erforderlich sein kann (Anhang II), zusammengestellt sind.

Bestimmte Mitgliedstaaten mögen wünschen, die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs mit den Seehäfen, denen die neuen Liberalisierungsmassnahmen zugute kommen, genau zu verfolgen.

Um diesem Wunsch unter Wahrung der angestrebten Liberalisierung entgegenzukommen, wird vorgeschlagen, die Erste Richtlinie dadurch zu ändern, dass ihr Anhang II um Beförderungen der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach den Seehäfen ergänzt wird.

3. Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, um die Bildung der Entgelte für Beförderungen nach oder von den Seehäfen zu liberalisieren.

Es handelt sich darum, die Verordnung mit der Liste der Beförderungen, bei denen die Beförderungsentgelte frei gebildet werden können, um Beförderungen nach oder von den Seehäfen zu ergänzen.

Ausserdem ist es wünschenswert, die durch die Änderung der Verordnung gebotene Möglichkeit zu nutzen, um die Art der in diesem Anhang genannten Ausnahmen zu präzisieren, wenn die heutige Fassung zu unterschiedlichen Auslegungen Anlass geben kann. Artikel 1 der Verordnung würde dann um einen neuen Absatz ergänzt, wonach die im Anhang genannten Beförderungen von jedem obligatorischen oder Referenztarifsystem mit nationalem oder internationalem Geltungsbereich befreit sind.

4. Richtlinie des Rates zur Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft.

Diese Richtlinie soll die Möglichkeit bieten, alle Binnenverkehre (Schiene, Strasse und Binnenwasserstrasse) zu liberalisieren, die durch die beiden vorgenannten Änderungen von Rechtsakten der Gemeinschaft nicht liberalisiert worden sind. Sie betrifft im wesentlichen den innerstaatlichen Verkehr der Mitgliedstaaten. Die Richtlinie zielt jedoch auch auf die Änderung der einzelstaatlichen Regeln ab, die den grenzüberschreitenden Verkehr durch die Kontingentierung oder die Bildung der Beförderungsentgelte beeinflussen.

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Beförderung der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft)

KOM(84) 688 endg.

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt am 13. Dezember 1984)

(85/C 14/10)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die heute je nach Verkehrsverbindung unterschiedlichen Regelungen für den Zugang zum Güterkraftverkehr sind eine ständige Quelle von Verzerrungen des Wettbewerbs sowohl zwischen den Industrie- und Handelsunternehmen als auch zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft.

Um sicherzustellen, daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft nicht verfälscht werden, muß für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten von oder nach diesen Häfen eine gemeinsame Regelung für den Zugang zum Markt für die gesamte Gemeinschaft gelten.

Diese gemeinsame Regelung beeinflusst in entscheidender Weise die Ausfuhrkapazität und die Befriedigung des Bedarfs an Einfuhrgütern vieler Regionen.

Eine Ordnung der betreffenden Verkehrsmärkte, die diese negativen Auswirkungen vermeidet und auf die wesentlichen Bedürfnisse und lebenswichtigen Be-

lange der Gemeinschaft zugeschnitten ist, muß auf die Grundsätze des freien Zugangs der Verkehrsunternehmen zum Markt ausgerichtet sein. Daher ist der Geltungsbereich der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 und die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr ⁽¹⁾), zuletzt geändert durch die Richtlinie 83/572/EWG ⁽²⁾, auf die Beförderung auf dem Seeweg ein- oder ausgeführter Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft auszuweiten —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 wird um folgenden Punkt ergänzt:

„3. Die Beförderung auf dem Seeweg ein- oder ausgeführter Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft.“

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Juli 1986 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

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

⁽²⁾ ABl. Nr. L 332 vom 28. 11. 1983, S. 33.

59/25C

- 13 -

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 hinsichtlich der Liberalisierung der Bildung der Entgelte für Beförderungen der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

KOM(84) 688 endg.

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt am 13. Dezember 1984)

(85/C 14/11)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Um sicherzustellen, daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft nicht verfälscht werden, müssen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten von oder nach diesen Seehäfen einheitliche Regeln für die Bildung der Beförderungsentgelte bestehen.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 des Rates vom 1. Dezember 1983 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ⁽¹⁾ bietet die Möglichkeit, je nach Verkehrsverbindungen verschiedene Tarifsyste einzuführen. Diese Verordnung enthält im Anhang eine Liste von Beförderungen, bei denen die Beförderungsentgelte frei gebildet werden können.

Die heute je nach Verkehrsverbindung unterschiedlichen Regelungen für die Bildung der Beförderungsentgelte im Straßenverkehr sind eine ständige Quelle von Verzerrungen des Wettbewerbs sowohl zwischen den Industrie- und Handelsunternehmen als auch zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft.

Eine Ordnung der betreffenden Verkehrsmärkte, die diese negativen Auswirkungen vermeidet und auf die wesentlichen Bedürfnisse und lebenswichtigen Belange der Gemeinschaft zugeschnitten ist, muß auf die Grundsätze der freien Bildung der Beförderungsentgelte ausgerichtet sein.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 359 vom 22. 12. 1983, S. 1.

Daher ist die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 dadurch zu ändern, daß die Liste im Anhang um Beförderungen nach oder von den Seehäfen ergänzt wird.

Die Art der Ausnahmen im Anhang zur geltenden Verordnung kann zu unterschiedlichen Auslegungen Anlaß geben und sollte daher klarer formuliert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3568/83 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

(1) Diese Verordnung gilt für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten einschließlich der Beförderung von Gütern, die unter den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl fallen. Diese Verordnung gilt auch dann, wenn das Gut auf einer Teilstrecke durch ein Drittland oder ohne Umladung auf dem Fahrzeug zur See befördert wird.

(2) Die Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Sinne des Anhangs, die von jedem obligatorischen oder Referenztarifsystem befreit sind.“

2. Im Anhang wird folgender Gedankenstrich hinzugefügt:

„die Beförderung auf dem Seeweg ein- oder ausgeführter Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft.“

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung mit.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1986 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Ordnung der Märkte für die Beförderung der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft

KOM(84) 688 endg.

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt am 13. Dezember 1984)

(85/C 14/12)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die heutige Ordnung, insbesondere die Unterschiede zwischen dem häufig reglementierten innerstaatlichen Verkehr und dem flexiblen und manchmal sogar freien grenzüberschreitenden Verkehr ist eine ständige Quelle von Verzerrungen im Wettbewerb zwischen den Industrie- und Handelsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten und schwächt daher die gesamte Wirtschaft der Gemeinschaft. Sie wirkt sich außerdem negativ auf den Wettbewerb zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft aus und ist mit dem Grundsatz einer optimalen Erbringung von Verkehrsleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit unvereinbar.

Um sicherzustellen, daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft nicht verfälscht werden, müssen für den Güterverkehr von oder nach diesen Häfen in der gesamten Gemeinschaft einheitliche Regeln für die Bildung der Beförderungsentgelte und den Marktzugang gelten.

Diese einheitlichen Regeln beeinflussen in entscheidender Weise die Ausfuhrkapazität und die Befriedigung des Bedarfs an Einfuhrgütern vieler Regionen.

Eine Ordnung der betreffenden Verkehrsmärkte, die all diese negativen Auswirkungen vermeidet und auf die wesentlichen Bedürfnisse und lebenswichtigen

Belange der Gemeinschaft zugeschnitten ist, muß auf die Grundsätze des freien Zugangs der Unternehmen zum Markt und der eigenständigen Geschäftsführung insbesondere bei der Bildung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ausgerichtet sein.

Daher sind die zwingenden Vorschriften, die in bestimmten Mitgliedstaaten für die Bildung der Beförderungsentgelte und die Kapazitätsbeschränkung im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr bestehen, für die Beförderung der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter nach oder von den Seehäfen aufzuheben —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beförderung der auf dem Seeweg ein- oder ausgeführten Güter im innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr von oder nach einem Seehafen der Gemeinschaft ist von jeder in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften bestehenden Kontingentierung oder sonstigen mengenmäßigen Beschränkung des Zugangs zu diesen Verkehrsmärkten befreit.

Artikel 2

Die Bildung der Beförderungsentgelte und -bedingungen für die in Artikel 1 genannten Beförderungen ist von jedem Tarifsysteem befreit.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Juli 1986 nachzukommen.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.
