

24.09.91

EG - In - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang
zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförde-
rungen aus dem oder in das Gebiet eines Mitgliedstaates oder
durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten

KOM(91) 293 endg.; Ratsdok. 8050/91

KEP-AE-Nr.: 912308

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 24. September 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 26. Juli 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im Dezember 1991 an.

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINES

1. Aufgrund des Urteils des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83⁽¹⁾ und des Weißbuchs der Kommission über die Vollendung des Binnenmarktes⁽²⁾, das die Staats- und Regierungschefs auf der Tagung des Europäischen Rates vom 28. und 29. Juni 1985 begrüßt hatten, erließ der Rat am 21. Juni 1988 die Verordnung (EWG) Nr. 1841/88⁽³⁾.

Mit dieser Verordnung hat der Rat insbesondere beschlossen,

- ab 1. Januar 1993 für Transportunternehmer der Gemeinschaft alle Kontingente für den Güterkraftverkehr im Gebiet der Gemeinschaft aufzuheben und
- diese Kontingente durch ein System von Gemeinschaftslizenzen zu ersetzen, die aufgrund qualitativer Kriterien vergeben werden.

Der vorliegende Vorschlag soll es dem Rat ermöglichen, die zur Durchführung dieser Beschlüsse erforderlichen Vorschriften zu erlassen, die am 1. Januar 1993 in Kraft treten würden.

(1) EuGH, Slg. 1985, 1556.

(2) KOM(85) 310 endg.

(3) Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 (ABl. Nr. L 163 vom 30.6.1988, S. 1) zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 (ABl. Nr. L 357 vom 29.12.1976, S. 1) über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

2. Die von der Kommission vorgeschlagene Regelung für den Marktzugang im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und im internationalen Güterkraftverkehr beruht auf dem Wegfall quantitativer Beschränkungen und auf einem Bündel qualitativer Bedingungen, die die Güterkraftverkehrsunternehmer für den Erhalt einer gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmerlizenz erfüllen müssen. Diese qualitativen Voraussetzungen sind im wesentlichen in der Richtlinie 74/561/EWG⁽¹⁾ über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers enthalten, deren Durchführungsmodalitäten und Bestimmungen durch die Richtlinie 89/438/EWG⁽²⁾ harmonisiert bzw. verschärft worden sind.

Die Beachtung dieser qualitativen Anforderungen und aller übrigen Verpflichtungen der Verkehrsunternehmer werden mindestens alle drei Jahre durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten überprüft. Hierzu sollen diese Stellen die unternehmerischen Tätigkeiten und das Verhalten der Verkehrsunternehmer regelmäßig eingehend untersuchen, um zu gewährleisten, daß nur solche Unternehmer Inhaber einer Gemeinschaftslizenz sind, die den Anforderungen an Zuverlässigkeit und fachliche Eignung voll genügen.

3. Die Einführung dieser qualitativen Regelung für den Marktzugang ist durch zahlreiche gemeinschaftliche Rechtsvorschriften vorbereitet worden:

- Aufstockung des Gemeinschaftskontingents um 40 % seit mehreren Jahren (dieses Kontingent ist von 7.437 Genehmigungen im Jahre 1986 auf 48.034 Genehmigungen im Jahre 1991 angewachsen und wird 1992 insgesamt 67.252 Genehmigungen umfassen); diese über mehrere Jahre hinweg gestaffelte erhebliche Ausdehnung der Kapazitäten im Güterkraftverkehr hat es den Straßenverkehrsunternehmern ermöglicht, sich schrittweise auf die Öffnung der Märkte einzustellen, so daß die Abschaffung der Kontingente kein plötzlicher Bruch mit der bisherigen Regelung, sondern der normale Abschluß eines längeren Prozesses (sanfter Übergang) sein wird;

(1) ABl. Nr. L 308 vom 19.11.1974, S. 18.

(2) ABl. Nr. L 212 vom 22.7.1989, S. 101.

- Harmonisierung und Verschärfung der qualitativen Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf (die schon zitierten Richtlinien 74/561/EWG und vor allem 89/438/EWG) haben zu einer deutlichen Anhebung des Niveaus geführt, das Güterkraftverkehrsunternehmen in der gesamten Gemeinschaft bezüglich ihrer Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung aufweisen müssen;
- die überarbeitete Lenk- und Ruhezeitregelung für Kraftfahrer (Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85⁽¹⁾) bildet ein einheitliches Regelwerk für die hier relevanten Beförderungen;
- die fast vollständige Harmonisierung der technischen Vorschriften für Nutzfahrzeuge, die im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten eingesetzt werden, im Rahmen der Richtlinie 85/3/EWG⁽²⁾ und ihre Änderungen;
- die Vorschläge zur Annäherung der Kraftfahrzeugsteuern in den Mitgliedstaaten;
- die auf der Ratstagung der Wirtschafts- und Finanzminister vom 24. Juni 1991 erzielte Einigung auf die Annäherung der Mineralölsteuersätze;
- das Inkrafttreten der gemeinschaftlichen Schutzklausel, um auf eventuelle schwerwiegende Störungen des Marktes reagieren zu können⁽³⁾; aufgrund dieser Klausel kann die Gemeinschaft zur Behebung der Krise auf koordinierte Art und Weise in den Markt eingreifen;
- die Beobachtung des Güterkraftverkehrsmarktes;

(1) ABI. Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 1 und 8.

(2) Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs (ABI. Nr. L 2 vom 3.1.85, S. 14).

(3) Verordnung (EWG) Nr. 3916/90 über Maßnahmen bei Krisen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt (ABI. Nr. L 375 vom 31.12.1990, S. 10).

- die Abschaffung der Kontrollen und Formalitäten an den Grenzen⁽¹⁾, die für die Vollendung des Binnenmarktes und die Schaffung eines Wirtschaftsraumes ohne Binnengrenzen von großer Bedeutung ist.

Zusammengenommen bilden diese bereits geltenden oder beabsichtigten Vorschriften das kohärente und einheitliche Gerüst, das nach Ansicht der Kommission für ein reibungsloses Funktionieren des Marktes für grenzüberschreitende Güterbeförderungen in der Gemeinschaft unerlässlich ist.

4. Da sie ohne Kontingente auskommt, marktwirtschaftliche Merkmale aufweist, einheitlich gestaltet ist und auf qualitativen Kriterien basiert, erfüllt diese Marktorganisation die notwendigen Voraussetzungen für

- die Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit - grundlegendes Prinzip des EWG-Vertrags und juristische Verpflichtung, der der Rat nachkommen muß;
- die Vollendung des Binnenmarktes - politische Verpflichtung für die Gemeinschaft;
- die Schaffung eines effizienten und wirtschaftlichen Transportsystems - gesamtwirtschaftliche Verpflichtung;
- die Beibehaltung der Sicherheit im Straßenverkehr und die Verschärfung der Sozialvorschriften - soziale Verpflichtung im Interesse der Allgemeinheit.

5. Bei der endgültigen Entscheidung über diese Marktorganisation gilt es, der Vielzahl der in diesem Wirtschaftszweig tätigen (kleinen) Verkehrsunternehmen und der relativen Anfälligkeit des Güterkraftverkehrsgewerbes Rechnung zu tragen.

(1) Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 über den Abbau von Grenzkontrollen der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. Nr. L 390 vom 30.12.1989, S. 18).

BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Dieser Artikel definiert den Geltungsbereich der Verordnung.

Sie gilt für den gesamten gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und den internationalen Verkehr im Gebiet der Gemeinschaft, das heißt für die in Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a) des Vertrages beschriebenen Verkehrsverbindungen.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält Begriffsbestimmungen, die den Geltungsbereich der Verordnung weiter eingengen. Diese gilt demnach für

- Jede Fahrt eines beladenen oder unbeladenen Fahrzeugs, sofern das Kraftfahrzeug bei dieser Fahrt von einem in ein anderes Land fährt; ob hierbei Güter befördert werden oder nicht, spielt keine Rolle; so gilt diese Verordnung zum Beispiel, wenn Güter auf einem Schiff in einem Seehafen des Mitgliedstaats A ankommen und - mit oder ohne Umladung - von einem Straßenfahrzeug in den Mitgliedstaat B weiterbefördert werden;
- Jede Beförderung mit einem Nutzfahrzeug, einschließlich Fahrzeugkombinationen;
- Jede Beförderung im Gebiet der Gemeinschaft, das heißt für die Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten und auf den in der Gemeinschaft liegenden Streckenabschnitten folgender Beförderungen:
 - . Beförderungen von einem Mitgliedstaat nach einem Drittstaat,

- . Beförderungen von einem Drittstaat nach einem Mitgliedstaat und
- . Beförderung zwischen Drittstaaten, bei denen das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten im Durchgangsverkehr durchquert wird.

Artikel 3

Hierin wird eine einheitliche gemeinschaftliche Regelung für den Zugang zu dem in den Artikeln 1 und 2 bezeichneten und abgegrenzten Verkehrsmarkt aufgestellt. Demnach dürfen die gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmer, das heißt Verkehrsunternehmer,

- die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind;
- den verschärften qualitativen Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf (Richtlinie 74/561/EWG⁽¹⁾, geändert durch die Richtlinie 89/438/EWG⁽²⁾), und den im jeweiligen Mitgliedstaat gültigen Marktzugangsbestimmungen genügen und
- Inhaber einer Gemeinschaftslizenz für Verkehrsunternehmer sind, das heißt die notwendige Gewähr für die Einhaltung der geltenden Bestimmungen bieten,

ab 1.1.1993 ohne Kontingentierung und mit der Gemeinschaftslizenz als einziger Voraussetzung die in den Artikeln 1 und 2 beschriebenen Beförderungen durchführen.

Artikel 4

Damit es zwischen den Gemeinschaftslizenzen für Verkehrsunternehmer und den in den Mitgliedstaaten bestehenden Genehmigungen nicht zu Überschneidungen kommt, werden letztere abgeschafft.

Artikel 5

In diesem Artikel werden die Merkmale der Lizenzen und die Modalitäten ihrer Erteilung beschrieben. Sie entsprechen im wesentlichen den in der Gemeinschaft bereits praktizierten Verfahren.

(1) ABl. Nr. L 308 vom 19.11.1974, S. 18.

(2) ABl. Nr. L 212 vom 27.7.1989, S. 101.

Artikel 6

Die Geltungsdauer der Lizenz beträgt längstens sechs Jahre und kann höchstens um weitere sechs Jahre verlängert werden. Hierzu ist anzumerken, daß die Geltungsdauer

- einerseits nicht zu kurz bemessen sein darf, da die Gründung eines Verkehrsunternehmens Investitionen bedingt, die sich erst nach einer bestimmten Zeit rentieren,
- andererseits nicht zu lang bemessen sein darf, da es möglich sein muß, den Verkehrsunternehmer regelmäßig einer allgemeinen Prüfung durch die zuständigen Stellen zu unterziehen, um festzustellen, ob er auch weiterhin den qualitativen Anforderungen genügt.

Artikel 7

Durch diesen Artikel werden die zuständigen Behörden verpflichtet, die diversen "Funktionen" und das berufliche Gebaren des Verkehrsunternehmers zu "durchleuchten". Dieser Pflicht müssen die Behörden vor Erteilung oder Verlängerung einer Lizenz und in jedem Fall mindestens alle drei Jahre nachkommen. Die Überprüfung soll dazu beitragen, die Qualität der Verkehrsleistungen in der Gemeinschaft auf hohem Niveau zu halten.

Ergibt diese Überprüfung, daß der Verkehrsunternehmer nicht die gewünschte Eignung für die Ausübung dieses Berufs aufweist, wird ihm die Lizenz entzogen bzw. deren Erteilung verweigert oder an bestimmte Bedingungen geknüpft, deren Erfüllung den Verkehrsunternehmer an das gewünschte Niveau heranführen soll.

Artikel 8

Um darüber hinaus bestimmten besonderen Umständen, die mit dem Verkehrsunternehmer zusammenhängen, Rechnung zu tragen, können die zuständigen Behörden die Erteilung oder die Verlängerung der Gemeinschaftslizenz an bestimmte im öffentlichen Interesse liegende Bedingungen knüpfen. Auch in diesen Fällen muß die Kommission konsultiert werden und müssen die Bedingungen in jedem Fall in Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht stehen.

Artikel 9

In diesem Artikel werden die Gründe für den Entzug einer Lizenz genannt. Dies sind in der Regel schwere Verstöße und objektiv festzustellende Umstände im Zusammenhang mit der Niederlassung als Verkehrsunternehmer oder mit der Ausübung dieses Berufs.

Artikel 10

Im Rahmen der Marktbeobachtung und um durch Verfolgung der Marktentwicklung gegebenenfalls eine Krise feststellen zu können, muß die Kommission regelmäßig über die Zahl der in der Gemeinschaft erteilten Lizenzen und der davon angefertigten beglaubigten Kopien unterrichtet werden.

Artikel 11

Hierin geht es um die Kontrolle und die Ahndung, die wirksam und nichtdiskriminierend gestaltet werden müssen. Zu diesem Zweck sollen sich die Mitgliedstaaten gegenseitig über die erteilten Lizenzen, die festgestellten Verstöße und die zu deren Ahndung ergriffenen Maßnahmen unterrichten. Bestimmte Zuwiderhandlungen, die die Sicherheit im Straßenverkehr und die Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmern betreffen, müssen unter anderem in Form eines mehr oder weniger langen Verbots geahndet werden, das betreffende Fahrzeug einzusetzen.

Artikel 12

Mit diesem Artikel werden die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für die bilateralen Kontingente (Richtlinie 65/269/EWG und Entscheidung 80/48/EWG), für das Gemeinschaftskontingent (Verordnung (EWG) Nr. 3164/76), für den internationalen gewerblichen Güterkraftverkehr (erste Richtlinie vom 23. Juli 1962) und für den kombinierten Verkehr (Richtlinie 75/130/EWG) ganz oder teilweise aufgehoben, da sie mit der durch diese Verordnung eingeführten Marktorganisation nicht vereinbar sind. Beibehalten werden jedoch die Bestimmungen über den Werkverkehr (Nummer 11 von Anhang I der ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962), da dieser von der vorliegenden Verordnung nicht berührt wird, und einige Bestimmungen zum kombinierten Verkehr, die über den Rahmen dieser Verordnung hinausgehen.

Artikel 13 und 14

Bedürfen keiner Erläuterung.

KOMMISSION

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus dem oder in das Gebiet eines Mitgliedstaats oder durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten

(91/C 238/02)

KOM(91) 293 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 26. August 1991)

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 Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den Marktzugang im innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr im Gebiet der Gemeinschaft; diese müssen so gestaltet sein, daß sie zur Vollendung des Binnenmarktes im Verkehr beitragen.

Dank dieser einheitlichen Marktzugangsregelung wird die Dienstleistungsfreiheit hergestellt, indem alle Beschränkungen aufgehoben werden, die mit der Staatsangehörigkeit des Erbringers von Dienstleistungen oder damit zusammenhängen, daß dieser nicht in dem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.

Aufgrund des Urteils des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 ⁽¹⁾ und der Schlußfolgerungen des Europäischen Rates vom 28. und 29. Juni 1985 zu der Kommissionsmitteilung über die Vollendung des Binnenmarktes hat der Rat die Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 ⁽²⁾ zur Änderung der Verordnung (EWG)

Nr. 3164/76 ⁽³⁾ über den Zugang zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt erlassen.

Gemäß Artikel 4a der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76, der mit der Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 eingefügt wurde, werden ab 1. Januar 1993 bei den hier bezeichneten Beförderungen die Kontingente aufgehoben, ein freier Markt ohne mengenmäßige Beschränkungen geschaffen und auf qualitativen Kriterien beruhende Bedingungen aufgestellt, denen die Güterkraftverkehrsunternehmen genügen müssen.

Gemäß Artikel 4b derselben Verordnung, der ebenfalls bei dieser Gelegenheit eingeführt wurde, erläßt der Rat die zur Durchführung des Artikels 4a erforderlichen Vorschriften.

Hinsichtlich der Modalitäten der Durchführung der vom Rat festgelegten Zugangsregelung erscheint es zweckmäßig, die Ausübung des innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehrs von einer nichtkontingentierte n gemeinschaftlichen Transportlizenz abhängig zu machen.

Dabei ist darauf zu achten, daß diese Lizenzen nur Verkehrsunternehmen erteilt werden, die die notwendige Gewähr für ein reibungsloses Funktionieren des betreffenden Marktes bieten.

Außerdem sind die Erteilung und der Entzug dieser Lizenzen sowie ihr Geltungsbereich, ihre Geltungsdauer und die Einzelheiten ihrer Verwendung zu regeln —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den gewerblichen innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr in der Gemeinschaft.

⁽¹⁾ Slg. 1985, 1556.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 163 vom 30. 6. 1988, S. 1.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 357 vom 29. 12. 1976, S. 1.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung gelten als:

- „**innergemeinschaftlicher Verkehr**“ Fahrten eines beladenen oder unbeladenen Fahrzeugs, bei denen das Kraftfahrzeug von einem Mitgliedstaat in einen anderen fährt oder die Grenze zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland überquert;
- „**Fahrzeuge**“ Kraftfahrzeuge, Anhänger, Sattelanhänger oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmt sind.

Artikel 3

(1) Ab 1. Januar 1993 unterliegt der in Artikel 1 bezeichnete Verkehr einem System nichtkontingentierter Gemeinschaftslizenzen, deren Inhaber ohne mengenmäßige Beschränkungen Zugang zu dem oben beschriebenen Verkehrsmarkt haben.

(2) Jeder gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmer, der

- in einem Mitgliedstaat gemäß dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist,
- dort gemäß den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und des jeweiligen Mitgliedstaats zur Durchführung innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehrs berechtigt ist und
- Inhaber einer Gemeinschaftslizenz für Verkehrsunternehmer ist,

ist zur Durchführung des Verkehrs gemäß Artikel 1 zugelassen.

Artikel 4

Die Gemeinschaftslizenz für Verkehrsunternehmer gemäß Artikel 3 ersetzt alle Genehmigungen, Lizenzen, Erlaubnisscheine oder sonstigen Bewilligungen, in deren Besitz Verkehrsunternehmer zur Durchführung grenzüberschreitenden Verkehrs sein müssen.

Artikel 5

(1) Die Gemeinschaftslizenzen für Verkehrsunternehmer gemäß Artikel 3 werden von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats erteilt, in dem der Verkehrsunternehmer im Sinne von Artikel 52 des Vertrages niedergelassen ist.

(2) Die beglaubigten Abschriften der Lizenzen gemäß Artikel 3 werden von den in Absatz 1 genannten Behörden ausgestellt.

(3) Die Lizenzen müssen dem Muster im Anhang entsprechen. In diesem Anhang ist auch die Verwendung der Lizenzen geregelt.

(4) Die Lizenzen werden jeweils auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt. Sie dürfen von diesem nicht an Dritte übertragen werden.

Die Lizenz oder eine beglaubigte Abschrift davon darf jeweils nur für ein Fahrzeug verwendet werden. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen; sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger bzw. Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers zum Verkehr zugelassen ist oder in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Staat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister zum Verkehr zugelassen ist.

Die Lizenz oder eine beglaubigte Abschrift davon ist den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Artikel 6

(1) Die Lizenz wird auf Zeit erteilt. Die Geltungsdauer beträgt höchstens sechs Jahre.

(2) Eine Lizenz, die verfällt, wird auf Antrag ihres Inhabers ganz oder teilweise um höchstens sechs Jahre verlängert.

Artikel 7

(1) Bei Vorlage eines Antrags auf Erteilung oder Verlängerung einer Lizenz und spätestens drei Jahre nach Erteilung oder Verlängerung der Lizenz prüfen die zuständigen Behörden,

— ob der Verkehrsunternehmer die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innergemeinschaftlichen Verkehr erfüllt bzw. weiterhin erfüllt;

— ob der Verkehrsunternehmer seinen steuerlichen, sozialrechtlichen, technischen und administrativen Verpflichtungen nachkommt bzw. bei dem Antrag eines neuen Verkehrsunternehmers, ob anhand vorab gebilligter allgemeiner Bestimmungen davon auszugehen ist, daß dieser den vorstehenden Verpflichtungen nachkommen wird.

(2) Sind die in Absatz 1 genannten Voraussetzungen nicht oder nicht vollständig erfüllt, so lehnen die zuständigen Behörden den Antrag durch eine mit Gründen versehene Entscheidung ab, oder sie knüpfen die Erteilung bzw. die Verlängerung der Lizenz an bestimmte Auflagen, die bis zur Erfüllung der jeweiligen Bedingungen zu beachten sind.

Artikel 8

Selbst wenn die in Artikel 7 genannten Voraussetzungen erfüllt sind, können die zuständigen Behörden auf der Grundlage einer geltenden Vorschrift nach Anhörung der Kommission die Erteilung bzw. Verlängerung der Lizenzen aus Gründen der Sicherheit, des Umweltschutzes, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit des Verkehrsunternehmers oder im Hinblick auf bestimmte Sozialvorschriften an Bedingungen knüpfen, vorausgesetzt daß diese Bedingungen mit dem Niederlassungsrecht, der Dienstleistungsfreiheit und einem unverfälschten Wettbewerb vereinbar sind.

Artikel 9

Die zuständigen Behörden entziehen die Lizenz, wenn der Verkehrsunternehmer

- die Voraussetzungen gemäß Artikel 3 Absatz 2 oder die Bedingungen und Auflagen gemäß den Artikeln 7 und 8 nicht mehr erfüllt;
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Verlängerung der Lizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat;
- nach Erteilung der Lizenz wiederholt schwere Zuwiderhandlungen gegen Beförderungs- und Verkehrsvorschriften begangen hat, insbesondere gegen Bestimmungen über den Marktzugang, die Lenk- und Ruhezeiten der Kraftfahrer, die Gewichte und Abmessungen sowie die Wartung, Ausrüstung und Überwachung der Fahrzeuge, den Führerschein der Kraftfahrer, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Straßenverkehrsordnung.

Artikel 10

Alljährlich zum 31. Januar teilen die Mitgliedstaaten der Kommission mit, wie viele Verkehrsunternehmer Inhaber einer Lizenz sind und wie viele beglaubigte Abschriften von Lizenzen ihre zuständigen Behörden ausgefertigt haben.

Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten gewähren einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Verordnung und deren Überwachung.

Hierzu teilen sie einander mit:

- die Namen der lizenzierten Verkehrsunternehmer und
- die Zahl der beglaubigten Abschriften, die den einzelnen Verkehrsunternehmern von den Lizenzen erteilt wurden.

(2) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, daß der Inhaber einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Lizenz eine Zuwider-

handlung gegen diese Verordnung begangen hat, so unterrichtet der Mitgliedstaat, auf dessen Gebiet diese Zuwiderhandlung festgestellt worden ist, hiervon die Behörden des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt hat. Die zuständigen Behörden teilen einander und der Kommission alle ihnen vorliegenden Angaben über die Ahndung dieser Zuwiderhandlungen alle drei Monate, spätestens aber vier Monate nach Verhängung der endgültigen Ahndungsmaßnahme, mit.

(3) Die Ahndungen gemäß Absatz 2 müssen nichtdiskriminierend und der Schwere der Zuwiderhandlungen angemessen sein sowie u. a. die Untersagung der Verwendung des Fahrzeugs während mindestens zwei und höchstens sechs Tagen bei folgenden Zuwiderhandlungen ermöglichen:

Überschreitung der Lenkzeit der Fahrer, Überladung des Fahrzeugs, Überschreitung der zulässigen Abmessungen des Fahrzeugs, Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie Unterlassungen bei der vorgeschriebenen Wartung und Ausrüstung des Fahrzeugs.

(4) Bei einer schweren Zuwiderhandlung gegen diese Verordnung wird die Lizenz unverzüglich entzogen.

Artikel 12

Es werden aufgehoben:

- die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76;
- die Artikel 2 und 4 der Richtlinie 75/130/EWG des Rates⁽¹⁾;
- die erste Richtlinie vom 23. Juli 1962⁽²⁾ mit Ausnahme dessen, was in Anhang I unter Nummer 11 zum Werkverkehr festgelegt ist;
- die Richtlinie 65/269/EWG des Rates⁽³⁾;
- die Entscheidung 80/48/EWG des Rates⁽⁴⁾.

Artikel 13

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen mit.

Artikel 14

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

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

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

⁽²⁾ ABl. Nr. 70 vom 6. 8. 1962, S. 2005/62.

⁽³⁾ ABl. Nr. 88 vom 24. 5. 1965, S. 1469/65.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 18 vom 24. 1. 1980, S. 21.

ANHANG

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(a)

(Format DIN A4)
(Erste Seite der Lizenz)

(Wortlaut in der, in den oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt)

Staat, der die Lizenz erteilt
Nationalitätszeichen:

Bezeichnung der zuständigen Behörde oder
Stelle:

LIZENZ (*) Nr.

für den gewerblichen innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr

Diese Lizenz berechtigt (*).....
.....
.....

zum gewerblichen Güterkraftverkehr auf allen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sowie auf den durch Gemeinschaftsgebiet führenden Teilstrecken von Beförderungen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittstaat oder zwischen Drittstaaten, mit einem Einzelfahrzeug oder einer Fahrzeugkombination sowie zu Leerfahrten mit diesen Fahrzeugen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft.

Bedingungen für die Verwendung:.....
.....
.....
.....
.....

Diese Lizenz gilt vom bis zum

Erteilt in am

(*)

(*) Nationalitätszeichen der Staaten: Belgien (B), Dänemark (DK), Bundesrepublik Deutschland (D), Griechenland (GR), Spanien (E), Frankreich (F), Irland (IRL), Italien (I), Luxemburg (L), Niederlande (NL), Portugal (P), Vereinigtes Königreich (GB).

(*) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

(*) Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Lizenz erteilt.

(b)

(Zweite Seite der Lizenz)

(Wortlaut in der, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt)

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Lizenz gilt für den gewerblichen innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr.

Sie berechtigt auf dem Gebiet der Gemeinschaft und gegebenenfalls unter den in der Lizenz festgelegten Bedingungen

- zu Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten;
- auf den durch Gemeinschaftsgebiet führenden Teilstrecken folgender Verkehrsverbindungen zu Beförderungen:
 - von einem Mitgliedstaat nach einem Drittstaat,
 - von einem Drittstaat nach einem Mitgliedstaat,
 - zwischen Drittstaaten im Transitverkehr durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten;
- zu Leerfahrten der Fahrzeuge.

Die Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Verkehrsunternehmer

- es unterlassen hat, alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz zu erfüllen;
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Verlängerung der Lizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat;
- nach Erteilung der Lizenz schwerer und wiederholter Zuwiderhandlungen gegen Beförderungs- und Verkehrsvorschriften überführt worden ist, insbesondere gegen Bestimmungen über den Marktzugang, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen sowie die Wartung, die Ausrüstung und die technische Überwachung der Fahrzeuge, den Führerschein der Kraftfahrer, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Straßenverkehrsordnung.

Sie darf jeweils nur für ein Fahrzeug verwendet werden⁽¹⁾. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen; sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers zum Verkehr zugelassen ist oder wenn er in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Staat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister zum Verkehr zugelassen ist.

Die Lizenz ist im Fahrzeug mitzuführen.

Sie ist dem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Gebiet jedes Mitgliedstaats insbesondere dessen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Durchführung von Beförderungen und für den Straßenverkehr einzuhalten.

⁽¹⁾ Unter Fahrzeug ist ein Einzelfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination zu verstehen.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN
unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren
Unternehmen (KMU)

Bezeichnung des vorgeschlagenen Rechtsakts: Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Europäischen Gemeinschaft für Beförderungen aus dem oder in das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten.

Der vorgeschlagene Rechtsakt

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

Eine gemeinschaftliche Gesetzgebung ist erforderlich, um ein gemeinsames und einheitliches System des Zugangs zum Markt der betreffenden Transporte in der ganzen Gemeinschaft zu schaffen. Der Vorschlag enthält die nachstehenden hauptsächlichen Elemente:

- Er verwirklicht die völlig freie Dienstleistung (gleiche Behandlung der Verkehrsunternehmer) für die hier betroffenen Transporte.
- Er ersetzt die mengenmässigen Beschränkungen für den Zugang zum Markt durch qualitative Kriterien, denen die Verkehrsunternehmer entsprechen müssen.
- Er legt die Modalitäten des freien qualitativen Zugangs zum betreffenden Markt fest; dieser Zugang wird durch eine nicht kontingentierte Gemeinschaftslizenz, die mehrere Jahre unter uneingeschränkter Aktivität des Verkehrsunternehmers gültig ist, materialisiert.

Auswirkung auf die Unternehmen

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

- Welche Wirtschaftszweige?

An erster Stelle die Strassenverkehrsunternehmen und an zweiter Stelle die mit ihnen zusammenarbeitenden Firmen wie Verlader, Speditionen oder Endverbraucher.

- Welche Unternehmensgrössen?

Die KMU stellen einen grossen Teil der Strassenverkehrsunternehmen dar (ca. 80 %).

- Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?

Nein.

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

Sie müssen den qualitativen Bedingungen gerecht werden und Inhaber einer Gemeinschaftslizenz als Verkehrsunternehmer sein. Diese einzige Lizenz ersetzt jedoch eine Vielzahl von bilateralen und gemeinschaftlichen Genehmigungen.

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

- Für die Beschäftigung?

Neutral.

- Für die Investitionen und Gründung neuer Unternehmen?
Neutral.
 - Auf die Wettbewerbsposition der Unternehmen?
Eine größere Öffnung des Marktes trägt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bei.
5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?
Nein.

Anhörung

6. Liste der Organisationen, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und deren wichtigste Auffassungen.

Die Berufsorganisationen wurden nicht formell zum vorliegenden Vorschlag konsultiert. Allerdings waren sie zu einem früheren Vorschlag (KOM(86) 595 endg. vom 29.1.1987) angehört worden, der den gleichen Gegenstand hatte. Im Übrigen sind sie anlässlich der zahlreichen Begegnungen mit der Kommission und insbesondere in den Sitzungen des Paritätischen Ausschusses regelmäßig unterrichtet worden. Aus dieser Anhörung und den anderen Kontakten ging folgendes hervor:

- Die Verladler (UNICE, EUROCHAMBRES) stehen dem Vorschlag sehr positiv gegenüber.
- Die Verkehrsunternehmer (IRU) sind im großen und ganzen für den Vorschlag, aber ein nicht unerheblicher Teil des Gewerbes befürchtet Überkapazitäten und generell eine zunehmende Mißachtung der Regeln.
- Die Speditionen (CLECAT) teilen die Befürchtungen eines Teils der vorgenannten Unternehmer.

29.11.91

Beschluß

des Bundesrates

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus dem oder in das Gebiet eines Mitgliedstaates oder durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten

KOM(91) 293 endg.; Ratsdok. 8050/91

Der Bundesrat hat in seiner 637. Sitzung am 29. November 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die im Verordnungsvorschlag vorgesehene Marktzugangsregelung auf der Grundlage eines Lizenzsystems. Der Unternehmer in Europa, der die subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt und seinen steuerlichen, sozialen und sonstigen Verpflichtungen nachkommt, muß grundsätzlich darauf vertrauen können, am Marktgeschehen teilnehmen zu dürfen.

Nach Auffassung des Bundesrates bedürfen die Kriterien für die Erteilung, Verlängerung und den Entzug der Lizenzen näherer Ausgestaltung.

...

Er hält die vorgesehene Zwischenprüfung erteilter Lizenzen für überbürokratisch und entbehrlich.

Die in dem Verordnungsvorschlag vorgesehenen Mitteilungspflichten an die EG-Kommission und die Mitgliedstaaten sollen auf ein vertretbares Maß begrenzt werden. Dies gilt insbesondere für die Mitteilung von Bagatellverstößen an die staatlichen Behörden.

Der Bundesrat wendet sich ferner gegen eine sofortige Einbeziehung der Verkehre mit Drittstaaten in den Geltungsbereich der Verordnung. Sie sollte einer späteren Prüfung vorbehalten werden.

Weiter bittet der Bundesrat zu prüfen, ob insbesondere für gewerbliche Transporte mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t Nutzlast im innergemeinschaftlichen Straßengüterverkehr eine Lizenz gefordert werden soll und bei Verschärfungen gegenüber nationalen Regelungen Übergangsvorschriften angezeigt sind.

Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Liberalisierung des Straßengüterverkehrs von einer Harmonisierung der fiskalischen Belastungen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen begleitet werden muß.

2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bis zur Aufhebung der Kontingentierung zum 31. Dezember 1992 durch die Vorlage eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes die Voraussetzungen zu schaffen, daß

...

- neben dem Ausbau der Strecken für den Personen-
nahverkehr auch ein Hochleistungsnetz der Bahn für den
Güterfernverkehr errichtet wird, die geeigneten Fahr-
zeuge zur Verfügung gestellt werden und die erforder-
liche Logistik geplant und ausgebaut wird,
- den deutschen Bahnen durch zusätzliche finanzielle
Maßnahmen entsprechende Handlungsmöglichkeiten eröffnet
werden und
- die deutsche Binnenschifffahrt verstärkt für den Güter-
fernverkehr genutzt werden kann.

Durch die Aufhebung der Kontingentierung wird der Bundes-
republik Deutschland ein wirksames Instrument der
Verkehrssteuerung im Bereich des Güterfernverkehrs genom-
men. Ähnliche Maßnahmen haben in den USA Mitte der 70er
Jahre dazu geführt, daß ein Viertel des dortigen Eisen-
bahnstreckennetzes stillgelegt wurde und gleichzeitig ein
ruinöser Wettbewerb im Güterkraftverkehr einsetzte. Vor
diesem Hintergrund sind durch Aufhebung der Kontingen-
tierung deutliche Nachteile für die umweltschonenden
Verkehrsträger zu erwarten, dies in einer Zeit, wo allein
die Zunahme des Personenkraftverkehrs zu einer völligen
Überlastung des Fernstraßennetzes führt und die Verkehrs-
emissionen weiter ansteigen.

Der Bundesrat erwartet deshalb von der Bundesregierung,
daß rechtzeitig flankierende Maßnahmen ergriffen werden,
um diesen negativen Auswirkungen vorbeugen zu können.