

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/1 — 68070 — 6127/65

Bonn, den 19. November 1965

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß
Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der
Europäischen Gemeinschaften**
h i e r : **Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschafts-
gemeinschaft**

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom
25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschafts-
gemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft
(EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag
der Kommission der EWG für

**eine Verordnung des Rats Nr. . . . über die Einführung eines
Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des
Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt.**

Der Rat der EWG ist auf seiner 171. Tagung vom 22. Juni 1965
zu einigen ersten Schlußfolgerungen in bezug auf den ursprüng-
lich von der Kommission vorgelegten Vorschlag vom 10. Mai
1963 für eine Verordnung über die Einführung eines Margen-
tarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßen-
verkehrs und der Binnenschifffahrt gelangt. Auf Grund dieser
Schlußfolgerungen hat sich die Kommission nunmehr bereit
erklärt, ihren ursprünglichen Vorschlag, der mit Schreiben vom
10. Juni 1963 — Aktenzeichen 6 - 68070 - 5697/63 — vor-
gelegt worden war, zu ändern und hierbei auch die Stellung-
nahmen des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und
Sozialausschusses zu berücksichtigen.

Die Neufassung ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der
Kommission der EWG vom 29. Oktober 1965 dem Herrn Präsi-
denten des Rats der EWG übermittelt worden.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der
EWG zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Mende

Vorschlag für die Verordnung des Rats Nr. . . .
über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr
der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT —

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

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,
nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die rechtliche und wirtschaftliche Ordnung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Binnen- und internationalen Verkehr stellt ein wesentliches Element der im Vertrag vorgesehenen gemeinsamen Verkehrspolitik dar; sie bildet im besonderen eine der Grundlagen der Organisation des Verkehrsmarktes.

Zur Verwirklichung der Vertragsziele ist ein System zu errichten, das auf dem Wettbewerb beruht und den Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen und zwischen Verkehrsträgern nicht verfälscht; durch dieses System muß eine ausreichende Markttransparenz und eine gewisse Stabilität der Beförderungsentgelte gewährleistet werden.

Zu diesem Zweck muß den Verkehrsunternehmen bei der Bildung ihrer Preise größtmögliche Freiheit gewährt werden. Dies erfordert einerseits, daß die mißbräuchliche Ausnutzung beherrschender Stellungen verhindert und daß andererseits die Anwendung von Tarifen und Beförderungsentgelten vermieden wird, durch die zwischen Verkehrsträgern und zwischen Verkehrsunternehmen ein Wettbewerb entstehen kann, der antiökonomische Wirkungen im Hinblick auf die Besonderheiten des Verkehrs hervorrufen könnte.

Wegen der zur Zeit noch fehlenden Sondervorschriften für die Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Verkehr ist es angebracht, soweit erforderlich, bei Anwendung der Regelung für Beförderungsentgelte und -bedingungen im Verkehr vorläufige Maßnahmen einzuführen, die einer späteren Anwendung solcher Vorschriften nicht vorzuziehen sind.

Angesichts der erheblichen Unterschiede, die gegenwärtig auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen sowohl zwischen den drei Verkehrsträgern als auch zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen nationalen und internationalen Verkehren bestehen, kann ein einheitliches System

für den gesamten Verkehr innerhalb der Gemeinschaft nur schrittweise und gleichlaufend mit der Angleichung der Bedingungen für das Funktionieren der Märkte, namentlich auf dem Gebiete der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, verwirklicht werden.

Unter diesen Umständen sollte ein System geschaffen werden, das eine gewisse Übereinstimmung der Wirkungen auf den einzelnen Gebieten des Verkehrs gewährleistet. Dieses System sollte in einer ersten Phase auf den internationalen Verkehr beschränkt und anschließend in einer zweiten Phase auf den Binnenverkehr der Mitgliedstaaten ausgedehnt werden.

Während der ersten Phase müssen die Mitgliedstaaten ihr derzeitiges System der Preisbildung für Binnentransporte frei beibehalten können; sie können dieses System jedoch ändern, wenn die Änderungen eine Annäherung an das für die zweite Phase vorgesehene System darstellen.

Zu diesem Zweck sind bestimmte Verkehre einem obligatorischen Tarifsystem zu unterwerfen, das den Verkehrsunternehmen Handlungsfreiheit zwischen den Ober- und Untergrenzen gewährt, die im Rahmen der genehmigten Margentarife im voraus zu veröffentlichen sind. Für andere Beförderungen genügt es, Referenztarife aufzustellen, deren im voraus genehmigte und veröffentlichte Ober- und Untergrenzen lediglich Richtwerte darstellen. Die Verkehrsunternehmen sind nur verpflichtet, den außerhalb dieser Grenzen angewandten Preisen eine gewisse Öffentlichkeit zu geben.

Jede Maßnahme auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen muß der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen Rechnung tragen; die Margentarife sind auf der Grundlage der Kosten der Beförderungsleistungen zu erstellen; sie müssen es den Verkehrsunternehmen gestatten, angemessene Erlöse zu erzielen. Marktlage, technischer Fortschritt sowie die wirtschaftliche und soziale Entwicklung sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern, sowohl im internationalen Verkehr als auch zwischen den Unternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten, ist eine einheitliche Marge vorzusehen. Diese Marge soll einen wirksamen Wettbewerb ermöglichen, Auswüchse verhindern und gleichzeitig in allen Fällen eine ausreichende Markttransparenz gewährleisten.

Es erscheint zweckmäßig, den Verkehrsunternehmen ein Vorschlagsrecht für die Margentarife einzu-

räumen, deren Genehmigung aber den öffentlichen Stellen vorzubehalten; die Verkehrsnutzer sind anzuhören; hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet getroffenen Entscheidungen muß den Verkehrsunternehmern die Möglichkeit eingeräumt werden, im Rechtsweg gegen diese Entscheidungen vorzugehen.

Die Bedingungen sind festzulegen, nach denen die Verkehrsunternehmen für Beförderungen, die dem obligatorischen Tarifsysteem unterliegen, soweit besondere Umstände dies rechtfertigen, Beförderungsentgelte außerhalb der Margentarife vereinbaren können.

Im Rahmen des Referenztarifsystems müssen die Mitgliedstaaten, ohne deshalb die obligatorischen Tarife anzuwenden, vorübergehend obere oder untere Preisgrenzen in den Fällen festsetzen können, in denen Praktiken mißbräuchlicher Ausnutzung beherrschender Stellungen oder ein ruinöser Wettbewerb festgestellt werden.

Die Mitgliedstaaten müssen ermächtigt werden, in Ausnahmefällen aus Gründen des allgemeinen Wohls tarifliche Sondermaßnahmen zu treffen, vorbehaltlich der Frachten und Beförderungsbedingungen, für welche die Bestimmungen des Artikels 80 Anwendung finden.

Für die vorgesehenen Tarifsysteme müssen geeignete Regeln über die Veröffentlichung der Frachten aufgestellt werden, und zwar sowohl hinsichtlich der Tarife, als auch der außerhalb der Höchst- und Mindestgrenzen angewandten Preise; zur Überwachung des Verkehrsmarktes ist es ebenfalls erforderlich, daß bestimmte Preise innerhalb dieser Grenzen den mit der Überwachung beauftragten Stellen zur Kenntnis gebracht werden.

Zur Unterstützung der Kommission bei den ihr übertragenen Aufgaben bei der Anwendung des Systems der Beförderungsentgelte und -bedingungen und namentlich bei der Überwachung des Verkehrsmarktes ist es erforderlich, ein beratendes Organ einzusetzen, das aus Sachverständigen besteht, die von den Mitgliedstaaten ernannt werden.

Zur Überwachung der Anwendung dieses Systems müssen die Kommission und die Mitgliedstaaten über Möglichkeiten von Kontrollen und Sanktionen verfügen.

Gemäß Artikel 232 Abs. 1 des Vertrages ändert dieser „nicht die Bestimmungen des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, insbesondere hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten, der Befugnisse der Organe dieser Gemeinschaft und der Vorschriften des genannten Vertrages für das Funktionieren des gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl“.

Aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen kann darauf verzichtet werden, das neue System auch auf Beförderungen niedrigen Gewichtes oder über kurze Entfernungen sowie auf gewisse Beförderungen von geringer wirtschaftlicher Bedeutung oder auf bestimmte außergewöhnliche Beförderungen anzuwenden.

Auf Grund der auf dem Verkehrsmarkt durch das System hervorgerufenen rechtlichen Änderungen und angesichts der Folgen, die sich aus seiner Anwendung ergeben können, ist es erforderlich, eine Schutzklausel vorzusehen, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, im Rahmen eines gemeinschaftlichen Verfahrens die erforderlichen Maßnahmen zur Behebung von Schwierigkeiten zu treffen, die durch die Anwendung dieses Systems in der Verkehrswirtschaft oder in der allgemeinen Wirtschaft eines Mitgliedstaates auftreten könnten.

Für die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Inkraftsetzung dieses System ist ein Konsultationsverfahren auf Gemeinschaftsebene vorzusehen; die schrittweise Annäherung der nationalen Maßnahmen ist sicherzustellen.

Auf Grund der Erfahrungen sind Änderungen zur Vereinheitlichung des Systems der Beförderungsentgelte und -bedingungen vorzunehmen. Der Rat wird hierzu rechtzeitig geeignete Maßnahmen erlassen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

TITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

1. Für die Beförderungsentgelte und -bedingungen im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt auf dem Gebiet der Gemeinschaft gelten die Vorschriften dieser Verordnung.
2. Die Beförderungen nach Absatz 1 unterliegen entweder einem obligatorischen Margentarifsysteem (obligatorisches Tarifsysteem) oder einem Referenzmargentarifsysteem (Referenztarifsysteem).
3. Unter dem obligatorischen Tarifsysteem sind Tarife zu verstehen, die veröffentlicht und genehmigt sind und deren Bestimmungen, vorbehaltlich in dieser Verordnung ausdrücklich vorgesehener Ausnahmebestimmungen, für jede natürliche und juristische Person verbindlich sind, die an einem Beförderungsvertrag oder an seiner Ausführung beteiligt ist.

Unter dem Referenztarifsysteem sind veröffentlichte und genehmigte Tarife zu verstehen, die Richtwerte bilden, die jedoch nicht verbindlich sind; der Verkehrsunternehmer kann daher Beförderungsentgelte und -bedingungen festsetzen, die unter den Bedingungen dieser Verordnung von diesen Tarifen abweichen.

Artikel 2

1. Das obligatorische und Referenztarifsysteem im Sinne des Artikels 1 besteht aus Tarifen, die einen im Tarif festgelegten Richtsatz sowie eine obere und eine untere Grenze mit jeweils derselben prozentualen Erhöhung und Ermäßigung gegenüber dem Ausgangssatz enthalten. Die Marge ergibt sich aus dem Abstand zwischen diesen beiden Grenzen.

2. Die Tarife können nach Verkehrsträgern verschieden gestaltet werden. Sie können außerdem nach den unterschiedlichen Bedingungen der Verkehrsleistung, insbesondere nach Güterarten, Verkehrsverbindungen, Lieferfristen, Beförderungsmengen und den saisonalen Bedingungen differenziert werden.

Artikel 3

1. Bei Beförderungen, die dem obligatorischen Tarifsystem unterliegen, können die Entgelte für eine bestimmte Beförderung innerhalb der Höchst- und Mindestsätze des entsprechenden Margentarifs frei vereinbart werden.

Vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 9, 11 und 12 dürfen Beförderungsentgelte außerhalb der Höchst- und Mindestsätze der Margen nicht angewendet werden.

2. Für Beförderungen, die dem Referenztarifsystem unterliegen, können die Beförderungsentgelte, vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 10 bis 12, innerhalb oder außerhalb der Mindest- und Höchstgrenzen der entsprechenden Margen festgesetzt werden.

Die von den Verkehrsunternehmern angewandten Preise müssen jedoch bei jeder Beförderung die dabei entstandenen beweglichen Kosten decken.

Vorbehaltlich der gemeinsamen Regeln zur Festsetzung und Anlastung der Wegekosten und für den Haushaltsausgleich der Verkehrsunternehmen, müssen die Verkehrsunternehmer ferner für die Gesamtheit der dem Referenztarifsystem unterliegenden Beförderungen die Deckung eines Teils ihrer festen Kosten sicherstellen.

Der Rat erläßt mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission bis zum 1. Juli 1969 die zur Anwendung dieser Vorschrift erforderlichen Bestimmungen. Er berücksichtigt dabei die Notwendigkeit der Gleichbehandlung zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn, Straße und Binnenschifffahrt.

3. Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 gelten vorbehaltlich der Bestimmungen über Diskriminierungsverbote und der auf die Unternehmen anwendbaren Wettbewerbsregeln.

Artikel 4

1. Die obligatorischen und die Referenztarife sind so zu erstellen, daß sie die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung und einen ruinösen Wettbewerb vermeiden und es den Verkehrsunternehmern ermöglichen, unter Berücksichtigung der Marktlage, des technischen Fortschritts sowie der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung angemessene Erlöse zu erzielen.

Die Tarife müssen auf der Grundlage der Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen eines

gut geführten und normal beschäftigten Verkehrsunternehmens gebildet werden.

2. Die Marge für die obligatorischen und die Referenztarife beträgt zwanzig vom Hundert des Richtsatzes eines jeden Tarifs, das heißt die obere und die untere Grenze liegen jeweils zehn vom Hundert über oder unter dem Richtsatz.

3. Der Rat erläßt mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die Bestimmungen, welche sich für die Anwendung des Absatzes 1 als erforderlich erweisen. Er kann für bestimmte Güterarten oder Verkehrsleistungen eine engere Marge festsetzen.

TITEL II

Verfahren für die Einführung von Tarifen

Artikel 5

1. Die Vorschläge für die Einführung, Änderung oder Aufhebung von obligatorischen und Referenztarifen sind den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vorzulegen, und zwar

- a) für den Eisenbahnverkehr durch die Verkehrsunternehmen und gegebenenfalls deren repräsentativen Verbände,
- b) für den Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt durch die repräsentativen Verbände der Unternehmen.

Falls die Mitgliedstaaten es für zweckmäßig halten, können sie Tarifkommissionen errichten, denen dieses Vorschlagsrecht übertragen werden kann.

2. Wenn die zuständigen Behörden verlangen, daß ihnen Vorschläge vorgelegt werden, setzen sie für ihre Vorlage Fristen fest.

Artikel 6

1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten genehmigen die vorgeschlagenen obligatorischen und Referenztarife, wenn diese den Bedingungen dieser Verordnung, namentlich des Artikels 4, entsprechen.

2. Die zuständigen Behörden verweigern ihre Genehmigung und begründen ihre Entscheidung, wenn diese Tarife den Bedingungen nicht entsprechen.

Die Genehmigung kann Bedingungen enthalten.

3. Die zuständigen Behörden setzen selbst die Tarife fest, wenn Vorschläge nach Artikel 5 Absatz 2 nicht oder nicht fristgerecht unterbreitet werden oder diese den Vorschriften des Artikels 4 nicht entsprechen.

4. Die Mitgliedstaaten eröffnen den Verkehrsunternehmern gegen die von den nationalen Verwaltungen in Anwendung der Absätze 1 bis 3 getroffenen Entscheidungen den Verwaltungsrechtsweg.

Artikel 7

Für das Vorschlagsrecht und die Genehmigung der Tarife im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten gilt folgendes:

- a) Die Tarifvorschläge werden in jedem beteiligten Mitgliedstaat gemäß Artikel 5 den zuständigen Behörden vorgelegt.

Falls die beteiligten Mitgliedstaaten es für zweckmäßig halten, können diese Vorschläge von Tarifkommissionen vorgelegt werden.

Die Genehmigung wird im gegenseitigen Einvernehmen der beteiligten Mitgliedstaaten nach Maßgabe des Artikels 6 erteilt.

- b) Stimmen die in jedem der beteiligten Mitgliedstaaten vorgelegten Vorschläge nicht miteinander überein, erfüllen sie nicht die Bedingungen des Artikels 4 oder sind keine Vorschläge vorgelegt worden, so können die zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten unter Beachtung der Vorschriften des Artikels 4 im gegenseitigen Einvernehmen selbst die Tarife festsetzen.
- c) Kommt ein Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten nicht zustande, werden die Tarife von der Kommission nach Anhörung des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes nach Artikel 19 nach den Vorschriften des Artikels 26 festgesetzt.

Artikel 8

Vor der Genehmigung der Margentarife sind die Verkehrsnutzer anzuhören. Die Mitgliedstaaten setzen das Verfahren und die Einzelheiten für dieses Anhörverfahren fest.

TITEL III

Abweichungen von dem obligatorischen Tarifsysteem und dem Referenztarifsysteem

ABSCHNITT 1

Sondervereinbarungen

Artikel 9

1. Für Beförderungen, die dem obligatorischen Tarifsysteem unterliegen, ist der Verkehrsunternehmer berechtigt, abweichend von Artikel 3 Absatz 1 Sondervereinbarungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der Mindest- oder Höchstsätze der Margen abzuschließen, wenn der Abschluß solcher Vereinbarungen infolge besonderer Umstände, die bei

der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, gerechtfertigt ist. Die vereinbarten Entgelte müssen der Kostenlage entsprechend und eine Verbesserung der finanziellen Betriebsergebnisse des Verkehrsunternehmers erlauben.

Solche Fälle können insbesondere gegeben sein, wenn konkurrierende Verkehrsunternehmen einem vergleichbaren obligatorischen Tarifsysteem nicht unterliegen oder wenn es sich um regelmäßige Beförderungen innerhalb langfristiger Beschäftigungsverhältnisse, um besonders große Beförderungsmengen sowie um Beförderungen außergewöhnlicher Art oder außergewöhnlichen Umfangs handelt.

2. Der Verkehrsunternehmer teilt die Sondervereinbarungen nach Absatz 1 den zuständigen Behörden unverzüglich nach ihrem Abschluß mit. Diese Mitteilung enthält eine Angabe der Gründe für den Abschluß dieser Vereinbarungen.

Auf Verlangen der zuständigen Behörden hat der Verkehrsunternehmer innerhalb einer Frist von höchstens fünfzehn Tagen nach dieser Aufforderung nachzuweisen, daß die Sondervereinbarungen den Bedingungen des Absatzes 1 entsprechen.

3. Entspricht eine Sondervereinbarung nach Auffassung der zuständigen Behörden nicht den Bedingungen nach Absatz 1 oder wird der Nachweis nicht in der in Absatz 2 bestimmten Frist geführt, so untersagen die Behörden unter Bekanntgabe der Entscheidungsgründe dem Verkehrsunternehmer, die vereinbarten Beförderungsentgelte zu erheben oder deren Erhebung fortzusetzen. Diese Entscheidung tritt am zweiten Tage nach ihrer Bekanntgabe in Kraft.

Von diesem Verbot werden die anderen Vorschriften des Beförderungsvertrages nicht berührt. Er ist unter den Bedingungen des Tarifs und nach den Entgelten zu erfüllen, die der Untergrenze oder der Obergrenze dieses Tarifs entsprechen.

4. Wenn ein Verkehrsunternehmer während eines Zeitraumes von zwölf Monaten mehrere Sondervereinbarungen abgeschlossen hat, die nach Feststellung der zuständigen Behörden nicht den Bedingungen des Absatzes 1 entsprechen, können diese Behörden von Amts wegen oder auf eine Beschwerde jeder Person, die daran ein wirtschaftliches Interesse hat, dem Verkehrsunternehmer bis zur Dauer von zwei Jahren untersagen, neue Sondervereinbarungen abzuschließen, die nicht mindestens fünfzehn Tage vor ihrer Ausführung den zuständigen Behörden mitgeteilt werden.

5. Sondervereinbarungen nach Absatz 1, die mit potentielltem Wettbewerb begründet werden, hat der Verkehrsunternehmer abweichend von Absatz 2 mindestens dreißig Tage vor ihrer Erfüllung den zuständigen Behörden mitzuteilen und dabei die Unterlagen zu ihrer Rechtfertigung beizufügen.

Die zuständigen Behörden können zur Untersuchung dieser Vereinbarung ihre Erfüllung für die Dauer eines von ihnen zu bestimmenden Zeitraumes aussetzen.

6. Die Kommission kann von den Mitgliedstaaten die Mitteilung von Sondervereinbarungen nach Absatz 1 verlangen.

ABSCHNITT 2

Auferlegung von Höchst- und Mindesttarifen im Rahmen der Referenztarife

Artikel 10

1. Stellen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten von Amts wegen oder auf Beschwerde jeder Person, die daran ein wirtschaftliches Interesse hat, Praktiken einer mißbräuchlichen Ausnutzung beherrschender Stellungen oder eines ruinösen Wettbewerbs auf bestimmten Verkehrsverbindungen und bei bestimmten Gütergruppen fest, deren Beförderung Referenztarifen unterliegt, so können diese Behörden — unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Artikel 85 und 86 des Vertrages und der hierfür auf dem Gebiet des Verkehrs noch zu erlassenden Ausführungsbestimmungen — für die jeweiligen Beförderungen bis zur Dauer von drei Monaten einen Höchst- oder einen Mindesttarif festsetzen, der für diese Beförderungen verbindlich ist.

Für Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten werden die Höchst- und Mindesttarife nach Vereinbarung zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten festgesetzt.

2. Nach Ablauf einer Frist von drei Monaten nach Inkraftsetzung eines Höchst- oder Mindesttarifs prüfen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Zweckmäßigkeit, seine Anwendung für neue darauf folgende Zeiträume zu verlängern, die jedoch jeweils drei Monate nicht überschreiten dürfen.

3. Bis zum 31. Dezember 1966 bestimmt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die Merkmale für die Festsetzung der in Absatz 1 vorgesehenen Höchst- und Mindesttarife.

ABSCHNITT 3

Gemeinsame Vorschriften

Artikel 11

1. Kommt für Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten keine Einigung zwischen den zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten zustande, sei es über die Rechtfertigung einer nach Artikel 9 abgeschlossenen Sondervereinbarung oder über die Auferlegung eines Höchst- oder Mindesttarifs nach Artikel 10, so kann jeder dieser Mitgliedstaaten beantragen, daß die Kommission nach Beratung mit dem Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes nach Artikel 19 eine Entscheidung unter den nach Artikel 26 festzusetzenden Bedingungen erläßt.

2. Die Kommission richtet — nach Beratung mit dem Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes — jede ihr zur Vereinheitlichung der Durchführungsbestimmungen der Artikel 9 und 10 für den nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr zweckmäßig erscheinende Empfehlung an die Mitgliedstaaten.

TITEL IV

Tarifliche Sondermaßnahmen der Mitgliedstaaten

Artikel 12

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 80 des Vertrages kann die Kommission in Ausnahmefällen einem Mitgliedstaat auf Antrag genehmigen, aus Gründen des allgemeinen Wohls und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Wettbewerb im Verkehr tarifliche Sondermaßnahmen zu treffen, die von den Artikeln 1 bis 10 abweichen.

2. Der in Betracht kommende Mitgliedstaat hat den Verkehrsunternehmern etwaige aus diesen Maßnahmen entstehende Belastungen in angemessener Weise zu erstatten.

Diese Vergütung wird nach den Bestimmungen festgesetzt, die nach Artikel 5 der Entscheidung des Rats vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen, erlassen werden.

TITEL V

Veröffentlichung der Tarife und der Beförderungsentgelte

Artikel 13

Die obligatorischen und die Referenztarife sowie die in Artikel 10 genannten Höchst- und Mindesttarife, die tariflichen Sondermaßnahmen im Sinne von Artikel 12 und die Tarife auf Grund der Schutzmaßnahmen nach Artikel 25 sind in den in Betracht kommenden Mitgliedstaaten amtlich zu veröffentlichen.

Diese Veröffentlichung muß den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Tarife enthalten.

Artikel 14

1. Die Beförderungsentgelte und -bedingungen auf Grund von Sondervereinbarungen im Sinne von Artikel 9 oder im Rahmen des Referenztarifsystems frei vereinbarte Entgelte und Bedingungen, die von den veröffentlichten Tarifen abweichen, sind den in Artikel 15 genannten Stellen mitzuteilen.

2. Diesen Stellen sind auch die innerhalb der Margen der obligatorischen und der Referenztarife angewandten Beförderungsentgelte für repräsentative Verkehre mitzuteilen, welche nach folgenden Bedingungen festzulegen sind:

A. Für den nationalen Verkehr stellt jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet und für jeden Verkehrsträger ein Verzeichnis derjenigen Verkehrsverbindungen und für jede von diesen ein Verzeichnis derjenigen Gütergruppen auf, für die sich eine Kenntnis der angewandten Preise innerhalb der Margen als erforderlich erweist. Dieses Verzeichnis kann erst nach Anhörung der Kommission verbindlich festgelegt werden.

Wenn die Überwachung des Verkehrsmarktes es rechtfertigt, richtet die Kommission Empfehlungen an die Mitgliedstaaten, in dieses Verzeichnis noch andere Verkehrsverbindungen oder Gütergruppen aufzunehmen.

B. Für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten setzt die Kommission nach Anhörung des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes nach Artikel 19 die repräsentativen Verkehre fest.

3. Die Mitteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen erfolgt durch den Verkehrsunternehmer:

- in dem in Absatz 1 vorgesehenen Fall unverzüglich nach Abschluß der Vereinbarung und vor Beginn ihrer Erfüllung,
- in dem in Absatz 2 vorgesehenen Fall wöchentlich für alle in der vorhergehenden Woche abgeschlossenen Beförderungsverträge.

Artikel 15

1. Jeder Mitgliedstaat bestimmt oder errichtet die auf seinem Hoheitsgebiet mit der Veröffentlichung der Beförderungsentgelte und -bedingungen nach Artikel 14 beauftragten Stellen. Er zieht hierbei bestehende Stellen, wie Frachtenbörsen und Frachtenbüros, in Betracht.

2. Für die außerhalb der Margen angewandten Preise veröffentlichen diese Stellen wöchentlich Preisübersichten für jeden Verkehrsträger auf Grund der von den Verkehrsunternehmern erhaltenen Angaben.

Sie erteilen auf Verlangen jeder Person, die ein wirtschaftliches Interesse daran hat, gegen etwaige Zahlung einer Gebühr alle verfügbaren Auskünfte mit Ausnahme der Angaben über die Vertragspartner.

3. Für Beförderungen im internationalen Verkehr beauftragt jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere seiner nationalen Stellen mit der Aufstellung und Veröffentlichung der Preisübersichten über die Beförderungsentgelte nach Absatz 2. Die anderen Stellen des Staates übermitteln dieser Stelle oder diesen Stellen die Angaben über die Beförderungsentgelte und -bedingungen im internationalen Verkehr, die ihnen von den Verkehrsunternehmern nach Artikel 14 zugehen.

4. Die innerhalb der Margen angewandten Preise werden nicht veröffentlicht. Sie sind jedoch in Form von Preisübersichten den zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten und der Kommission zur Durchführung der ihnen auf dem Gebiet der Überwachung des Marktes übertragenen Aufgaben mitzuteilen.

5. Von jeder Veröffentlichung sind, abweichend von den Vorschriften der Absätze 1 bis 3, die Beförderungsentgelte und -bedingungen ausgenommen, die von einem Verkehrsunternehmer im Wettbewerb gegen einen anderen Verkehrsunternehmer, welcher für den betreffenden Verkehr nicht zur Veröffentlichung verpflichtet ist, erhoben wurden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten denen solche Beförderungsentgelte und -bedingungen mitgeteilt werden, können jedoch die Veröffentlichung vorschreiben, wenn die angeführten Gründe nicht als stichhaltig anerkannt werden.

Artikel 16

Die Durchführungsbestimmungen für die Artikel 14 und 15 werden vom Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission bis zum 1. Juli 1966 erlassen.

TITEL VI

Schrittweise Einführung der Tarifsysteme

Artikel 17

1. Für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten treten das obligatorische und das Referenztarifsystem am 1. Januar 1967 unter folgenden Bedingungen in Kraft:

- a) Der Eisenbahn- und der Straßenverkehr unterliegen dem obligatorischen Tarifsysteem,
- b) der Binnenschiffsverkehr unterliegt dem Referenztarifsysteem.

2. Im innerstaatlichen Verkehr haben die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 1969 die Möglichkeit,

- entweder ihre bisherigen nationalen Regelungen für die Beförderungsentgelte und -bedingungen der drei Verkehrsträger beizubehalten
- oder diese den in Artikel 18 Absatz 1 A-a), b) und B-a) vorgesehenen Regelungen anzunähern.

3. Auf Vorschlag der Kommission setzt der Rat mit qualifizierter Mehrheit spätestens bis zum Ablauf der Übergangszeit für die Beförderungen von oder nach dritten Ländern sowie zwischen dritten Ländern in der Durchfuhr durch das Gebiet der Gemeinschaft den Zeitpunkt und die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des obligatorischen und des Referenztarifsysteem fest.

Artikel 18

1. Ab 1. Januar 1970 unterliegen dem Referenztarifsystem:

A. Im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten:

- a) Beförderungen mit Binnenschiffen,
 - b) Beförderungen der in der Anlage zu dieser Verordnung aufgeführten Güter im Eisenbahn- und Straßenverkehr, sofern es sich bei diesen Gütern um Mengen von mindestens 200 t derselben Gütergruppe handelt, für die der gleiche Beförderungsvertrag für die gleiche Verkehrsverbindung gilt und die in einer einzigen Fahrt oder in mehreren aufeinanderfolgenden Fahrten abgefertigt sind.
- Die Anlage ist Bestandteil dieser Verordnung.

B. Im innerstaatlichen Verkehr der Mitgliedstaaten:

- a) Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr der unter A-b) genannten Güter, die den dort vorgesehenen Bedingungen entsprechen müssen,
- b) gewisse sonstige Beförderungen, die vom Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission bestimmt werden.

2. Ab 1. Januar 1970 unterliegen dem obligatorischen Tarifsystem:

- a) Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten und
- b) Beförderungen im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten, soweit sie nicht dem Referenztarifsystem nach Absatz 1 unterliegen.

TITEL VII

Ausschuß zur Überwachung
des Verkehrsmarktes

Artikel 19

1. Zur Unterstützung der Kommission bei dem Vollzug dieser Verordnung und ihrer Ausführungsvorschriften wird bei der Kommission ein „Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes“ gebildet.

2. Der Ausschuß besteht aus Sachverständigen, die von den Mitgliedstaaten ernannt werden, und einem Vertreter der Kommission, der den Vorsitz führt.

3. Der Ausschuß gibt auf Antrag der Kommission in den ausdrücklich in dieser Verordnung vorgesehenen Fällen sowie zu allen Fragen, die bei der Anwendung dieser Verordnung und der dazu erlassenen Vorschriften aufgeworfen werden, beratende Stellungnahmen ab.

Er legt der Kommission alle sechs Monate einen Bericht über die Marktentwicklung vor.

Er übermittelt der Kommission alle ihm zweckmäßig erscheinenden Anregungen zur Anwendung oder Änderung dieser Verordnung.

Die Stellungnahmen und Anregungen des Ausschusses sind zu begründen.

4. Die Kommission leitet dem Ausschuß von Amts wegen die veröffentlichten obligatorischen und Referenztarife sowie die nach Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Übersichten über Beförderungsentgelte und -bedingungen zu. Ferner erhält der Ausschuß alle sonstigen erforderlichen Auskünfte zur Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben.

Der Ausschuß kann, abweichend von den Bestimmungen in Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz 3 des Vertrages, auch von den im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung gesammelten Unterlagen Kenntnis erhalten.

5. Vor dem 1. Juli 1966 erläßt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission Regeln für die Organisation und die Tätigkeit des Ausschusses.

TITEL VIII

Überwachung und Sanktionen

Artikel 20

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission von Amts wegen die veröffentlichten obligatorischen und Referenztarife, die nach Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Übersichten über Beförderungsentgelte und -bedingungen sowie die innerhalb der Margen angewandten Preise mit, die ihnen nach Artikel 15 Absatz 4 von den Verkehrsunternehmern angegeben werden.

Artikel 21

1. Die Mitgliedstaaten, die Verkehrsunternehmer sowie jede natürliche oder juristische Person, die an einem Beförderungsvertrag oder an seiner Durchführung beteiligt ist, sind verpflichtet, der Kommission auf Verlangen alle Auskünfte zu liefern, die sie zur Erfüllung der ihr in dieser Verordnung übertragenen Aufgaben benötigt.

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Kommission sind berechtigt, bei den Verkehrsunternehmen sowie bei jeder natürlichen oder juristischen Person, die an einem Beförderungsvertrag oder an seiner Durchführung beteiligt ist, alle Untersuchungen und Überprüfungen anzustellen, die zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Ausführungsbestimmungen erforderlich sind.

3. Die Kommission sowie die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten wachen darüber, daß die

ihnen auf Grund dieser Verordnung bekannt gewordenen Angaben vertraulich behandelt werden.

Die erhaltenen Auskünfte dürfen, sofern der Rat nicht einstimmig etwas anderes beschließt, nur zur Anwendung dieser Verordnung verwertet werden. Sie dürfen insbesondere nicht für die steuerliche Überwachung bekanntgegeben oder verwendet werden.

Artikel 22

1. Die Vorschriften zur Anwendung der Artikel 20 und 21 werden nach den Artikeln 26 und 27 erlassen.

2. Vor dem 1. Juli 1966 regelt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die Sanktionen für Verstöße sowie die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten und der Kommission für deren Anwendung.

TITEL IX

Geltungsbereich der Verordnung

Artikel 23

Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für die Beförderungen, die unter den Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl fallen, soweit dieser Vertrag und die zu seinem Vollzug erlassenen Vorschriften keine besonderen Maßnahmen vorsehen.

Artikel 24

Diese Verordnung findet keine Anwendung:

- a) auf Beförderungen von Gütern eines Absenders an den gleichen Empfänger bis zu einem Gesamtgewicht von drei Tonnen,
- b) auf Beförderungen von Gütern bis zu einer Gesamtentfernung von fünfzig Kilometern,
- c) auf Beförderungen von Gütern des Anhangs I und II, der „ersten Richtlinie des Rates über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr)“ vom 23. Juli 1962¹⁾,
- d) auf Beförderungen, die außergewöhnliche Transportmittel oder außergewöhnliche Verkehrsmaßnahmen erfordern.

TITEL X

Schutzmaßnahmen

Artikel 25

1. Führt die Anwendung dieser Verordnung in einem Mitgliedstaat zu ernsten und dauernden

¹⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 70 vom 6. August 1962, (S. 2005/62, 2006/62)

Schwierigkeiten auf dem Gebiet des Verkehrs oder zur Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Stabilität dieses Staates, so kann er vorübergehende, von den Vorschriften dieser Verordnung abweichende Schutzmaßnahmen treffen, die sich zur Behebung dieser Schwierigkeiten als erforderlich erweisen.

2. Der betroffene Mitgliedstaat muß diese Maßnahmen den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission spätestens bei ihrer Inkraftsetzung anzeigen.

Die Kommission entscheidet, ob die Maßnahmen beibehalten werden können oder ob sie zu ändern oder aufzuheben sind. Sie kann auch über Maßnahmen entscheiden, die von den anderen Mitgliedstaaten anzuwenden sind.

Entstehen diese Schwierigkeiten auf dem Gebiet des Verkehrs, entscheidet die Kommission innerhalb von fünfzehn Tagen nach der Anzeige und nach Anhörung des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes.

Gefährden die aufgetretenen Schwierigkeiten das wirtschaftliche Gleichgewicht des betreffenden Staates, so entscheidet die Kommission in einem Schnellverfahren innerhalb von vier Werktagen nach der Anzeige.

Die Entscheidung der Kommission ist allen Mitgliedstaaten bekanntzugeben. Sie tritt sofort in Kraft.

3. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat mit der Entscheidung der Kommission in einem Zeitraum von höchstens drei Werktagen nach ihrer Bekanntgabe befassen. Der Rat tritt unverzüglich zusammen. Er kann mit qualifizierter Mehrheit die Entscheidung der Kommission ändern oder aufheben.

4. Aufwendungen, die sich für die Verkehrsunternehmen aus solchen Schutzmaßnahmen ergeben, sind von dem betreffenden Mitgliedstaat angemessen auszugleichen. Dies gilt insbesondere, wenn diese Maßnahmen zur Ablehnung einer gerechtfertigten allgemeinen Erhöhung der obligatorischen Tarife führen.

TITEL XI

Schlußbestimmungen

Artikel 26

Vor dem 1. Juli 1966 erläßt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die Bedingungen und das Verfahren für eine ständige Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten sowie für die Verteilung der Zuständigkeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission, insbesondere bei der Aufstellung von Tarifen, der Veröffentlichung der Beförderungsentgelte und -bedingungen, dem Abschluß und der Rechtfertigung von Sondervereinbarungen und der Auferlegung von Höchst- oder Mindesttarifen für den internationalen Verkehr sowie bei der Kontrolle ihrer Anwendung.

Artikel 27

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die für die Anwendung dieser Verordnung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, und zwar:

- a) vor dem 1. Oktober 1966 für die ab 1. Januar 1967 anwendbare Regelung,
- b) vor dem 1. Oktober 1969 für die ab 1. Januar 1970 anwendbare Regelung.

Diese Vorschriften regeln insbesondere das Verfahren für den in Artikel 6 Absatz 4 vorgesehenen Verwaltungsrechtsweg, die Einzelheiten der in den Artikeln 13 bis 16 vorgeschriebenen Veröffentlichung sowie die Organisation, das Verfahren und die Mittel der nationalen Überwachung.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission rechtzeitig die Entwürfe der in Absatz 1 vorgesehenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit. Die Kommission überzeugt sich, daß die Entwürfe der Mitgliedstaaten den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen. Innerhalb von dreißig Tagen nach Eingang der Mitteilung kann sie an den in Betracht kommenden Mitgliedstaat eine Empfehlung oder eine Stellungnahme richten.

Im Einverständnis mit diesem Mitgliedstaat kann die Kommission diese Frist verlängern.

3. Die Kommission berät die Entwürfe nach Absatz 2 auf Antrag eines Mitgliedstaates oder, falls sie selbst es für zweckmäßig hält, mit in Betracht kommenden Mitgliedstaaten.

4. Die Mitgliedstaaten setzen die Vorschriften nach Absatz 1 erst nach Abgabe der Empfehlung oder

der Stellungnahme der Kommission oder nach Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Fristen in Kraft.

Artikel 28

Die erforderlichen Verhandlungen mit dritten Ländern zur Anwendung dieser Verordnung sind rechtzeitig auf der Grundlage der Artikel 111, 113 und 228 des Vertrages aufzunehmen.

Artikel 29

1. Vor dem 1. Juli 1972 bestimmt der Rat nach Artikel 75 des Vertrages die Regelung, die ab 1. Januar 1973 auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen innerhalb der Gemeinschaft anzuwenden ist.

Bis zum Inkrafttreten dieser Regelung sind die Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere die des Artikels 18, weiter anzuwenden.

2. Sollte es sich auf Grund der Erfahrungen bei der Anwendung dieser Verordnung oder der wirtschaftlichen Entwicklung des Verkehrs als notwendig erweisen, die in dieser Verordnung enthaltene Regelung der Beförderungsentgelte und -bedingungen und insbesondere die Bestimmungen der Artikel 17 und 18 vor dem 31. Dezember 1972 zu ändern, wird die Kommission dem Rat Vorschläge für geeignete Maßnahmen nach Artikel 75 des Vertrages zur Annahme unterbreiten.

Artikel 30

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rats

Der Präsident

Liste der in Artikel 18 Abs. 1 - A - b) genannten Güter

Positionen der Systematik der NST (siehe STATRA 17)	Bezeichnung der Güter
011	Weizen, Spelz, Mengkorn
012	Gerste
014	Hafer
015	Mais
211	Steinkohle
223	Braunkohlenbriketts
231	Steinkohlenkoks — Schwelkoks
310	rohes Erdöl
321	Motorenbenzin
323	Leuchtpetroleum, Kerosin, Motorenpetroleum, white spirit
325	Dieselmotorenkraftstoff, Gasöle, leichte Heizöle
327	Schweröle zum Heizen
343	Bitumen und bituminöse Gemische
349	andere Erdölderivate, nicht energetisch
410	Eisenerze und Konzentrate, außer Schwefelkies
420	Manganerze und Konzentrate
452	Kupfererz und Konzentrate, Kupfermatten
453	Aluminiumerz und Konzentrate, Bauxit
459	andere Erze von NE-Metallen und Konzentrate
461	Schrott zum Wiedereinschmelzen
463	Hochofenstaub
471	Schwefelkiesabbrände
511	Roheisen, Spiegeleisen, kohlenstoffreiches Ferromangan
520	Halbzeug aus Stahl gewalzt, Knüppel, Blöcke, Brammen, Platinen, Stürze für Bleche in Rollen (coils)
531	Walzdraht
532	warmgewalzter Stab- und Formstahl
533	gewalzte Stahlbleche in flachen Tafeln oder in Rollen, Breitflachstahl
534	Bandstahl, Weißblech, Weißband
556	Rohre, Röhren und Verbindungsstücke
561	Kupfer und Kupferlegierungen, roh
611	Industriesand
612	gewöhnlicher Sand und Kies
613	Bimsstein, Bimssand und Bimskies
614	Lehm und Ton
615	Schlacken und Aschen, nicht zur Wiederverhüttung
621	Salz, roh oder raffiniert

Positionen der Systematik der NST (siehe STATRA 17)	Bezeichnung der Güter
622	Schwefelkies, nicht geröstet
623	Schwefel
631	Schotter, Kiesel, Makadam, Teermakadam
632	Quadersteine und Bausteine, roh
633	Kalkstein für industrielle Zwecke
639	andere Rohminerale
641	Zement
712	natürliche Rohphosphate
721	Thomasphosphatschlacken
722	sonstige Phosphatdüngemittel
723	Kalidüngemittel
724	Stickstoffdüngemittel
729	gemischte Düngemittel und sonstige bearbeitete Düngemittel
819	andere Industriechemikalien

Erläuterung der Änderungen

I.

Einleitung

1. Am 10. Mai 1963 hat die Kommission dem Rat einen Vorschlag für eine Verordnung über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt vorgelegt.

Nach Artikel 75 des Vertrages von Rom wurden hierzu der Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie das Europäische Parlament gehört.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 30. Januar 1964¹⁾, das Europäische Parlament am 18. Juni 1964²⁾ seine Stellungnahme abgegeben. Ausschuß und Parlament haben dabei in einer Reihe von Punkten Änderungen des Vorschlages der Kommission empfohlen.

2. Der Rat hat diesen Vorschlag auf seinen Tagungen am 22. Juni, 20. Oktober, 10. und 11. Dezember 1964 und 9. März 1965 geprüft. Er stellte auf seiner Tagung am 10. Dezember 1964 fest, daß über den Vorschlag der Kommission keine Einstimmigkeit erzielt werden konnte. Während fünf Mitgliedstaaten den Vorschlag befürworteten, hatte ein Mitgliedstaat die Anwendung des Margentarifsystems auf die Binnenschifffahrt und insbesondere auf die Rheinschifffahrt für unmöglich erachtet.

3. In dieser Situation forderte der Rat der Kommission auf, „nach Lösungen zur Überwindung der Schwierigkeiten zu suchen, die sich bei den Beratungen über den Vorschlag der Margentarifizierung erhoben hatten“.

Nach den erforderlichen Fühlungsnahmen gab der Vertreter der Kommission vor dem Rat auf dessen Tagung am 9. März 1965 eine Erklärung ab, in der eine Reihe von Lösungsmöglichkeiten aufzeigte, die einen Ausweg aus dieser Situation ermöglichen sollten. Der Rat billigte diese Erklärung grundsätzlich und beschloß die durch diese Erklärung aufgeworfenen Fragen in einer Sondersitzung zu prüfen. Diese Sitzung fand am 22. Juni 1965 statt.

4. Auf dieser vom Ausschuß der Ständigen Vertreter in enger Zusammenarbeit mit der Kommission sorgfältig vorbereiteten Tagung vom 22. Juni 1965 genehmigte der Rat einen Bericht des Ausschusses der Ständigen Vertreter, der die Grundzüge einer gemeinsamen Organisation des Güterverkehrsmarktes der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt enthält. Dieser Bericht sieht für die drei Verkehrsträger die Einführung eines Tarifsystems im Rahmen einer Gesamtregelung vor, die

Maßnahmen auf anderen Gebieten umfaßt und auf eine Annäherung der Bedingungen für das Funktionieren des Verkehrsmarktes abzielt. Da dieses System zwischen dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission und einer der in ihrer Erklärung vom 9. März 1965 genannten Lösungen liegt und eine Grundlage für die Entwicklung des Tarifsystems in der Gemeinschaft abgeben kann, ist die Kommission diesem Beschluß, trotz gewisser Vorbehalte, gefolgt.

Der Rat hat den Ausschuß der Ständigen Vertreter beauftragt, die Vorschläge der Kommission sowie alle von dieser gegebenenfalls als nützlich erachteten Änderungen zusammen mit der Kommission und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses weiter zu prüfen, damit die in dem oben genannten Bericht dargelegte Regelung endgültig definiert und dem Rat auf einer seiner nächsten Tagungen ein Verordnungsentwurf unterbreitet werden kann.

5. Die Kommission hat die Probleme eingehend geprüft, die sich bei der Verwirklichung des Beschlusses vom 22. Juni 1965 sowie der Stellungnahmen des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Europäischen Parlaments ergeben.

Die Kommission sah sich dabei veranlaßt, ihren ursprünglichen Vorschlag vom 10. Mai 1963 nach Artikel 149 Absatz 2 des Vertrages zu ändern. Diese Änderungen werden dem Rat hiermit vorgelegt.

II.

Allgemeine Erwägungen

6. In dem folgenden Text des neuen Verordnungsvorschlags ist auf die Änderungen des ursprünglichen Wortlauts verwiesen.

7. Die wichtigsten Änderungen gegenüber dem Vorschlag vom 10. Mai 1963 sind:

- a) Das verbindliche Margentarifsystem wird durch ein Referenz-Margentarifsystem ergänzt; hierbei handelt es sich um ein System veröffentlichungs- und genehmigungspflichtiger Margentarife, die jedoch nur Richtwerte darstellen und nicht verbindlich sind.
- b) Die bereits im Vorschlag vom 10. Mai 1963 vorgesehene Möglichkeit des Abschlusses von Sondervereinbarungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der Margen für Beförderungen im Rahmen des verbindlichen Margentarifsystems besteht auch weiterhin. Im Gegensatz zu dem ursprünglichen Vorschlag bedürften diese Sondervereinbarungen jedoch nicht mehr einer vorherigen Genehmigung, sondern müssen in der Regel

¹⁾ Vgl. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 168 vom 27. Oktober 1964, S. 2652/64 ff.

²⁾ Vgl. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 109 vom 9. Juli 1964, S. 1687/64 ff.

nur noch nachträglich gerechtfertigt und veröffentlicht werden.

- c) Das neue Tarifsysteem wird in zwei aufeinanderfolgenden Phasen eingeführt. In der ersten, drei Jahre dauernden Phase findet es lediglich im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten Anwendung. Für Beförderungen im Eisenbahn- und Straßenverkehr gilt das obligatorische Tarifsysteem und für Beförderungen im Binnenschiffsverkehr das Referenztarifsysteem.

Das neue System wird mit Beginn der zweiten Phase, die am 31. Dezember 1972 abläuft, auch im innerstaatlichen Verkehr angewandt. Vom Beginn dieser zweiten Phase an gilt auch für bestimmte Beförderungen im Eisenbahn- und Straßenverkehr, und zwar sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr, das Referenztarifsysteem.

- d) Da ein Referenztarifsysteem und ein obligatorisches Tarifsysteem nebeneinander bestehen sollen, sah sich die Kommission veranlaßt, die Bandbreite der Margen einheitlich auf zwanzig vom Hundert festzusetzen, während nach dem ursprünglichen Vorschlag die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben sollten, diese Bandbreite zwischen zehn und dreißig vom Hundert zu halten.

- e) Es wird ein „Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes“ aus Sachverständigen gebildet, die von den Mitgliedstaaten benannt werden. Dieser Ausschuß, in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt, soll die Kommission bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben für die Anwendung des Tarifsystems beraten. Der Errichtung dieses Ausschusses liegt der gleiche Gedanke zugrunde, von dem sich die Kommission bei Artikel 15 ihres ursprünglichen Vorschlags hatte leiten lassen.

- f) In Anbetracht der erheblichen Änderungen, die diese Regelung gegenüber der gegenwärtigen Situation bedeutet, und der Folgen, die sich aus ihrer Anwendung ergeben könnten, erschien es erforderlich, eine Schutzklausel in Anlehnung an ähnliche Schutzbestimmungen vorzusehen, die in mehreren Verordnungen auf Grund des Vertrages zur Entwicklung einer gemeinsamen Politik auf anderen Sachgebieten bereits enthalten sind.

8. Bei der Ausarbeitung der Änderungen hat sich die Kommission nicht darauf beschränkt, allein die vom Rat geplante Regelung festzulegen. Sie hat es vielmehr für notwendig erachtet, zu einigen Punkten, zu denen der Rat am 22. Juni 1965 nicht ausdrücklich Stellung genommen hatte, nähere Bestimmungen zu treffen, um der neuen Regelung einen möglichst ausgewogenen wirtschaftlichen Zusammenhang zu geben.

Hierbei handelt es sich um folgende Punkte:

- a) Die Kommission ist der Auffassung, daß im Anwendungsbereich des Referenztarifsystems nachteilige Folgen für den Ablauf des Verkehrsmarktes durch mißbräuchliche Ausnutzung markt-

beherrschender Stellungen oder ruinösen Wettbewerb nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Um dieser Gefahr zu begegnen, hat die Kommission die Möglichkeit vorgesehen, daß die zuständigen Behörden von sich aus oder auf Grund von Klagen einzelner Betroffener begrenzt und zeitlich befristet intervenieren können.

- b) Die voraussichtliche Ausdehnung des Referenztarifsystems sowie die zusätzlichen Möglichkeiten, die sich aus den nur nachträglich zu rechtfertigenden Sondervereinbarungen ergeben, machen eine weitgehende Kenntnis des Verkehrsmarktes erforderlich. Eine solche umfassende Kenntnis ist auch für die Tätigkeit des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes unerläßlich. Die Kommission schlägt daher neben der Veröffentlichung der Preise, die außerhalb der Margen liegen, für bestimmte Verkehrsverbindungen und für repräsentative Beförderungen, eine Mitteilung an die zuständigen nationalen Behörden und an die Kommission über die Preise innerhalb der Margen vor; diese Preise werden jedoch nicht veröffentlicht. Auf diese Weise können die verantwortlichen Behörden ihre Entscheidungen in genauer Kenntnis der Sachlage treffen. Außerdem werden die Kommission sowie der Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes über die Angaben verfügen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind.

9. Nach dem Vertrag sind die gemeinsamen Regeln für die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik nach dem Verfahren von Artikel 75 EWGV zu erlassen, d. h. mit Beginn der dritten Stufe der Übergangszeit mit qualifizierter Mehrheit des Rats und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie des Europäischen Parlaments. Die Durchführungsvorschriften hierzu, bei denen es sich häufig um Bestimmungen rein technischer Art handelt, können als Durchführungsverordnung ohne Anwendung des Verfahrens nach Artikel 75 erlassen werden; sie könnten mit einfacher Mehrheit nach Artikel 158 Absatz 1 EWGV angenommen werden.

Angesichts der Bedeutung dieser Durchführungsbestimmungen ist es jedoch zweckmäßig, für ihren Erlaß die in Artikel 75 geforderte qualifizierte Mehrheit vorzusehen, ohne jedoch den Wirtschafts- und Sozialausschuß und das Europäische Parlament anzuhören.

Aus den gleichen Erwägungen hatte die Kommission die qualifizierte Mehrheit bereits für gewisse Durchführungsbestimmungen ihres ursprünglichen Vorschlags vom 10. Mai 1963 vorgesehen.

Die Fälle, für die ein anderes Verfahren vorgesehen ist, finden sich in Artikel 12, 21 und 29 der vorgeschlagenen Verordnung.

10. Zur Vereinfachung wird der gesamte Wortlaut des nach den vorstehenden Erläuterungen geänderten Verordnungsvorschlags wiedergegeben.

Die Änderungen des ursprünglichen Vorschlags sind unterstrichen. Randvermerke verweisen auf die entsprechenden Bestimmungen des ursprünglichen Vorschlags.

III.

Besondere Erwägungen

Die folgende Begründung behandelt nur die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag (Dok. VII/KOM (63) 168 vom 10. Mai 1963).

Titel I — Allgemeine Bestimmungen (Artikel 1 bis 4)

Zu Artikel 1

In dieser Vorschrift ist Artikel 1 Absatz 1 des ursprünglichen Vorschlags mit dem Grundsatz der Anwendung des Margentarifsystems auf die Beförderungen der drei Verkehrsträger auf dem Gebiet der Gemeinschaft übernommen.

Neben dem obligatorischen Margentarifsystem wird hier jedoch das Referenzmargentarifsystem eingeführt.

Die Absätze 2 und 3 sind neu und definieren die Begriffe des obligatorischen und des Referenztarifsystems. Der Geltungsbereich der beiden Systeme ist in den Artikeln 17 und 18 festgelegt.

Zu Artikel 2

Der Wortlaut des Absatzes 1 entspricht Artikel 1 Absatz 2 des ursprünglichen Vorschlags. Er enthält mit der Einführung des Begriffs Richtsatz in Verbindung mit oberen und unteren Preisgrenzen, die jeweils in einem gleich großen Abstand von diesem Satz liegen, eine nähere Definition des Begriffs des Margentarifs.

Absatz 2 entspricht Artikel 1 Absatz 3 des ursprünglichen Vorschlags. Er ergänzt die Kriterien für Tariffdifferenzierungen durch das Merkmal der saisonalen Bedingungen, welche die Transportkosten ebenfalls beeinflussen.

Zu Artikel 3

Für das obligatorische Tarifsysteem übernimmt diese Vorschrift die Bestimmungen von Artikel 2 Absatz 1 des ursprünglichen Vorschlags.

Für das Referenztarifsystem mit grundsätzlich freier Preisbildung enthält der neue Absatz 2 einige Einschränkungen. Damit soll den Gefahren ruinösen Wettbewerbs durch die Möglichkeit eines internen Kostenausgleichs begegnet werden, aus der manche Verkehrsunternehmen Vorteile ziehen könnten.

Zu Artikel 4

Diese Vorschrift übernimmt die Grundsätze der Tariffestsetzung aus Artikel 3 des ursprünglichen Vorschlags.

Für die Bandbreite der Margen bringt er dagegen eine wichtige Änderung. Während der Vorschlag von 1963 vorsah, daß die Mitgliedstaaten vorübergehend für die Bandbreite einen beliebigen Wert zwischen einem Mindest- und einem Höchstwert festsetzen konnten, sieht der neue Artikel 4 im Hinblick auf die beiden unterschiedlichen Tarifsysteme (obligatorisches und Referenztarifsystem) eine für alle Tarife einheitliche Bandbreite vor. Damit soll die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsbereiche in gewissem Umfang hergestellt werden. Die Kommission ist der Ansicht, daß mit der Festsetzung der Bandbreite auf zwanzig vom Hundert (d. h. zehn vom Hundert über und zehn vom Hundert unter dem Richtsatz), ein Kompromiß zwischen den Erfordernissen eines ausreichenden Wettbewerbs und genügender Markttransparenz geschaffen werden kann, zumal die Tarife, insbesondere nach der Marktlage, weitgehend differenziert werden können.

Titel II — Das Verfahren für die Einführung von Tarifen (Artikel 5 bis 8)

Diese Vorschriften übernehmen sowohl für die obligatorischen als auch für die Referenztarife das in den Artikeln 4 bis 7 des ursprünglichen Vorschlags vorgesehene Verfahren zur Bildung und Genehmigung der Margentarife.

Es hat sich jedoch als notwendig erwiesen, in Artikel 6 Absatz 4 die Möglichkeit vorzusehen, daß dort, wo eine entsprechende Möglichkeit noch nicht besteht, gegen Entscheidungen der für die Tarifgenehmigungen zuständigen Behörden der Verwaltungsrechtsweg eröffnet wird.

Titel III — Abweichungen von dem obligatorischen Tarifsysteem und dem Referenztarifsystem

Zu Artikel 9

Der Änderungsvorschlag behält die schon in Artikel 8 des ursprünglichen Vorschlags vorgesehene Möglichkeit für die Verkehrsunternehmer bei, Sondervereinbarungen über Preise außerhalb der verbindlichen Tarifmargen abzuschließen.

Anstelle der Bestimmung, nach der diese Vereinbarungen den zuständigen Behörden im voraus zur Genehmigung vorgelegt werden sollten, sieht Artikel 9 — abgesehen von den Fällen potentiellen Wettbewerbs, in denen die Vereinbarungen vorher zu rechtfertigen sind — nunmehr als allgemeine Regel eine nachträgliche Rechtfertigung vor.

Weiter bestimmt Artikel 9 Absatz 4, daß die zuständigen Behörden — unbeschadet der Möglichkeit, Geldbußen zu verhängen — von jenen Verkehrsunternehmern, die wiederholt nicht gerechtfertigte Sondervereinbarungen abgeschlossen haben, die vorherige Rechtfertigung derartiger Vereinbarungen verlangen können.

Zu Artikel 10

Diese neue Vorschrift überträgt den Mitgliedstaaten die Befugnis, vom Grundsatz der freien Preisbildung abzuweichen, der das Referenztarifsystem kennzeichnet. Für den Fall, daß in den Mitgliedstaaten bei bestimmten Verkehrsverbindungen und bestimmten Beförderungsleistungen Erscheinungen einer mißbräuchlichen Ausnutzung marktbeherrschender Stellungen oder eines ruinösen Wettbewerbs auftreten, gibt diese Vorschrift den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, vorübergehend obligatorische Preisobergrenzen oder Preisuntergrenzen für diese Verkehrsverbindungen oder diese Beförderungsleistungen festzusetzen. In diesem Fall wird also die Marge des Referenztarifs durch eine obligatorische Preisgrenze eingeschränkt; die andere Grenze der Marge bleibt weiter ein nicht verbindlicher Richtwert.

Bei Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten werden die Höchst- oder Mindesttarife nach dem Verfahren festgesetzt, das in Artikel 7 für die Aufstellung der Tarife des grenzüberschreitenden Verkehrs vorgesehen ist, d. h. grundsätzlich durch Vereinbarung zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten.

Die Merkmale für die Festsetzung dieser Höchst- oder Mindesttarife soll der Rat später festlegen.

Diese Vorschriften des Artikels 10 sind als vorübergehende Maßnahmen anzusehen. Sie sollen späteren Bestimmungen über die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrages für den Verkehr nicht vorgreifen.

Zu Artikel 11

Diese Vorschrift sieht — ebenso wie die Bestimmungen zur Aufstellung von Tarifen für den grenzüberschreitenden Verkehr — eine Beschwerde bei der Kommission vor. Diese kann erhoben werden, wenn sich die beteiligten Mitgliedstaaten im Geltungsbereich des obligatorischen Tarifsystems über die Rechtfertigung von Sondervereinbarungen oder im Geltungsbereich des Referenztarifsystems über die Festsetzung von Höchst- oder Mindesttarifen nicht einigen können.

Im übrigen überläßt Artikel 11 es der Kommission durch Empfehlung auf die Vereinheitlichung der Durchführungsbestimmungen von Artikel 9 und 10 hinzuwirken. Die Kommission kann unter Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen dem Rat ferner die Annahme von zusätzlichen Bestimmungen vorschlagen. Dies gilt insbesondere für die Kriterien zur Rechtfertigung der Sondervereinbarungen und für die Festsetzung obligatorischer Höchst- oder Mindesttarife.

Titel IV — Tarifliche Sondermaßnahmen**Zu Artikel 12**

Diese Vorschrift entspricht Artikel 10 des ursprünglichen Vorschlags.

Nach der Entscheidung des Rats vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ist nunmehr jedoch vorgesehen, daß der Ausgleich der Lasten, die den Verkehrsunternehmen aus den tariflichen Sondermaßnahmen entstehen, nach gemeinsamen Regeln zu erfolgen hat. Diese wird der Rat zu gegebener Zeit unter den Bedingungen zu erlassen haben, die er in seiner Entscheidung vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für den Ausgleich der Belastungen des öffentlichen Dienstes vorgesehen hat (Artikel 75 des Vertrages).

Titel V — Veröffentlichung der Tarife und Beförderungsentgelte**Zu Artikel 13**

Diese Vorschrift übernimmt die Bestimmung von Artikel 10 des ursprünglichen Vorschlags über die Veröffentlichung der Tarife. Sie wird durch die Einbeziehung der Referenztarife, der Höchst- und Mindesttarife sowie der Tarife, die sich aus den in Artikel 25 vorgesehenen Schutzmaßnahmen ergeben, ergänzt.

Zu Artikel 14 bis 16

Diese Vorschriften regeln die Grundsätze der Veröffentlichung für die außerhalb der Ober- und Untergrenzen der Tarife angewandten Beförderungsentgelte sowie die Grundsätze der Mitteilungspflicht an die nationalen Behörden und an die Kommission für die innerhalb der Tarifmargen für bestimmte Verkehre angewandten Preise.

Artikel 10 Absatz 5 des ursprünglichen Vorschlags sah in diesem Zusammenhang vor, daß die Veröffentlichung der tatsächlich angewandten Preise angeordnet werden würde, wenn die gemeinsame Verkehrspolitik es erforderte. Das Europäische Parlament hat sich in seiner Stellungnahme zum Vorschlag vom 10. Mai 1963 für eine monatliche Veröffentlichung sämtlicher angewandten Preise ausgesprochen. Obwohl eine möglichst vollständige Kenntnis aller auf dem Markt angewandten Preise den Behörden und der Kommission es erleichtern würde, die nach der Verordnung vorgesehenen Entscheidungen zu erlassen, hat die Kommission es nicht für erforderlich gehalten, eine Veröffentlichung aller angewandten Preise vorzuschlagen. Sie hat sich auf eine Mitteilung solcher Preise an die nationalen Behörden und an die Kommission beschränkt, die innerhalb der Margen für bestimmte, vorher bezeichnete repräsentative Beförderungen angewandt werden; diese Preise sind jedoch nicht zu veröffentlichen. Auf diese Weise werden die zuständigen Stellen in die Lage versetzt, ihre Aufgabe zur Überwachung des Verkehrsmarktes sachgerecht zu erfüllen.

Artikel 14 legt den Verkehrsunternehmen die Verpflichtung auf, die angewandten Preise denjenigen

Stellen mitzuteilen, die nach den in Artikel 15 niedergelegten Grundsätzen die Veröffentlichung dieser Preise zu gewährleisten haben.

Ausgehend von der Tatsache, daß bestimmte Beförderungen der Verordnung nicht unterliegen (z.B. Seeverkehr und Beförderungen mit Teilstrecken auf dem Gebiet dritter Staaten), sieht Artikel 15 Absatz 5 eine Befreiung von der Veröffentlichungspflicht für Entgelte vor, die von einem Verkehrsunternehmen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen angewandt werden, die keiner Veröffentlichungspflicht unterworfen sind.

Die Einzelheiten der Mitteilung und der Veröffentlichung der angewandten Preise werden vom Rat in einer Ausführungsverordnung festgelegt.

Titel VI — Schrittweise Einführung der Tarifsyste- me

Der neue Titel VI regelt die Einführung der vorgesehenen Systeme. Das soll in zwei aufeinander folgenden Dreijahresphasen geschehen.

Die erste Phase betrifft nur den grenzüberschreitenden Verkehr. Derartige Beförderungen unterliegen im Binnenschiffsverkehr dem Referenztarifsystem.

Diese schrittweise Einführung entspricht grundsätzlich der Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Vorschlag vom 10. Mai 1963.

Zu Artikel 17

Diese Vorschrift legt die während der ersten Phase für den gesamten Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten anzuwendende Regelung fest. Während dieser Phase bleiben die innerstaatlichen Beförderungen grundsätzlich außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung. Die Mitgliedstaaten können ihre innerstaatlichen Vorschriften insoweit ändern, als diese dadurch der für die zweite Phase vorgesehenen Regelung angenähert werden.

Der dritte Absatz entspricht den Bestimmungen von Artikel 11 Absatz 2 des ursprünglichen Vorschlags über die Anwendung der Verordnung auf Beförderungen von und nach dritten Ländern.

Zu Artikel 18

In dieser Vorschrift wird die Regelung für die zweite Phase festgelegt, in der mit dem Ziel einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der drei Verkehrsträger das Referenztarifsystem auf bestimmte Beförderungen ausgedehnt wird. Es handelt sich hierbei insbesondere um die Beförderung von Massengütern im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Straßenverkehr sowie um die entsprechenden innerstaatlichen Beförderungen im Binnenschiffsverkehr.

Die Verordnung enthält als Anlage ein Verzeichnis dieser Güter und legt im einzelnen fest, unter welchen Bedingungen diese Beförderungen ausgeführt werden müssen, damit das Referenztarifsystem auf sie angewandt werden kann.

Bei der Aufstellung dieses Verzeichnisses und dieser näheren Erläuterung wurden die Betriebsbedingungen der Beförderungen in der Binnenschifffahrt berücksichtigt, die im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten vollständig dem Referenztarifsystem unterliegen.

Im Rahmen eines gemeinschaftsrechtlichen Verfahrens haben die Mitgliedstaaten überdies die Möglichkeit, das Referenztarifsystem auf andere innerstaatliche Beförderungen auszudehnen.

Titel VII — Ausschuß zur Überwachung des Verkehrs- marktes

Zu Artikel 19

Um das gute Funktionieren des vorgeschlagenen System für Beförderungspreise und -bedingungen sicherzustellen und dessen Entwicklung im Sinne der Gemeinschaft zu fördern, ist eine möglichst weitgehende Kenntnis der Marktentwicklung erforderlich.

Zur Unterstützung der Kommission bei der Erfüllung ihrer Aufgaben sieht die neue Bestimmung die Bildung eines Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes vor.

Damit der Ausschuß in der Lage ist, seinen Aufgaben gerecht zu werden, ist es unerlässlich, daß er von der Kommission alle erforderlichen Informationen einschließlich der im Rahmen der Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen eingeholten Auskünfte erhält.

Die Vorschriften über die Organisation und die Tätigkeit dieses Ausschusses werden vom Rat später erlassen.

Titel VIII — Überwachung und Sanktionen (Artikel 20 bis 22)

Während der ursprüngliche Vorschlag alle Bestimmungen im Zusammenhang mit der Überwachung und den Sanktionen späteren Ausführungsbestimmungen vorbehielt, erscheint es nunmehr zweckmäßig, in der Verordnung selbst gewisse Bestimmungen vorzusehen, die eine wirksame Überwachung ermöglichen.

Diese Bestimmungen umfassen die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten der Kommission alle Tarife und veröffentlichten Beförderungsentgelte sowie die innerhalb der Margen angewandten Preise mitzuteilen, die ihnen nach Artikel 15 Absatz 4 von den Verkehrsunternehmen übermittelt werden. Sie enthalten weiter die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten und die Unternehmen, der Kommission die Auskünfte zu erteilen, die diese für die Anwendung

der Verordnung verlangen kann. Sie gewähren schließlich den Mitgliedstaaten und der Kommission das Recht, bei den Unternehmen Nachforschungen anzustellen.

Artikel 21 Absatz 3 macht die Verwendung der bei der Überwachung eingeholten Auskünfte zu anderen Zwecken von einer einstimmigen Entscheidung des Rats abhängig. Diese Abweichung von der Regel der qualifizierten Mehrheit erschien zweckmäßig, da es sich hier um eine Maßnahme handeln würde, die über die gewöhnliche Anwendung der Verordnung hinausgeht.

Titel IX — Geltungsbereich der Verordnung

Zu Artikel 23

Diese Vorschrift entspricht den Bestimmungen des Artikels 16 des ursprünglichen Vorschlags.

Zu Artikel 24

Diese Bestimmung enthält die in Artikel 18 a) und b) des ursprünglichen Vorschlags vorgesehenen Ausnahmen. Es erscheint jedoch erforderlich, die Werte für Beförderungen von geringem Gewicht von fünf Tonnen auf drei Tonnen herabzusetzen, um sowohl für die Preisbildung als auch für die Veröffentlichung eine größere Einheitlichkeit der Systeme zu erreichen.

Vom Geltungsbereich der Verordnung sind ferner bestimmte Beförderungen außergewöhnlicher Art sowie die im internationalen Straßenverkehr von besonderen Verkehrsgenehmigungen bereits freigestellten Beförderungen ausgenommen.

Schließlich erscheint es entbehrlich, die Güterbeförderungen, die von einem Unternehmen für dessen eigene Zwecke mit eigenen oder von ihm gemieteten Fahrzeugen ausgeführt werden, in die Verordnung einzubeziehen, da Beförderungen im Werkverkehr ihrer Natur nach nicht unter ihre Vorschriften fallen können. Erforderlicherfall kann eine besondere Regelung für die Anmietung von Fahrzeugen erlassen werden.

Titel X — Schutzmaßnahmen

Zu Artikel 25

Diese neue Vorschrift sieht für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit vor, Schutzmaßnahmen zu treffen, wenn die Anwendung des neuen Systems der Beförderungsentgelte und -bedingungen die wirtschaftliche Stabilität eines Mitgliedstaates gefährdet oder

auf dem Gebiet des Verkehrs ernste Störungen nach sich zieht.

Die Vorschrift legt hierfür ein gemeinschaftsrechtliches Verfahren fest, das den vom Rat bereits auf anderen Gebieten erlassenen Regelungen entspricht. Sie macht jedoch zwischen den beiden Anwendungsfällen dadurch einen gewissen Unterschied, daß sie die Kommission verpflichtet, bei Störungen auf dem Gebiet des Verkehrs vor einer Entscheidung über die Beibehaltung oder die Änderung der Maßnahme den Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes anzuhören.

Schließlich enthält Artikel 25 Absatz 4 den Grundsatz, daß die Mitgliedstaaten die Lasten auszugleichen haben, die sich für die Verkehrsunternehmer aus den Schutzmaßnahmen ergeben. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Lasten aus der Verweigerung einer Erhöhung der obligatorischen Tarife erwachsen, die nach den Vorschriften dieser Verordnung gerechtfertigt wäre.

Titel XI — Schlußbestimmungen

Zu Artikel 26

Diese Vorschrift entspricht im wesentlichen Artikel 14 des ursprünglichen Vorschlags.

Zu Artikel 27

Diese Vorschrift enthält die Bestimmungen des Artikels 12 des ursprünglichen Vorschlags und paßt sie dem Zeitplan für die Einführung des neuen Systems an.

Zu Artikel 28

Dieser Artikel übernimmt Artikel 17 des ursprünglichen Vorschlags.

Zu Artikel 29

Die Anwendung der vorgeschlagenen Systeme ist bis zum Ende des Jahres 1972 vorgesehen. Sie bleiben vorläufig weiter in Kraft, falls der Rat bis dahin keine anderen Bestimmungen erlassen hat.

Die Kommission wird beauftragt, Vorschläge zur Änderung der Systeme vorzulegen, soweit sich dies vor diesem Zeitpunkt als notwendig erweisen sollte.

Artikel 29 Absatz 1 bestimmt, daß die nach dem 1. Januar 1973 anzuwendende Regelung, also für die Zeit nach Ablauf der im Ratsbeschluß vom 22. Juni 1965 vorgesehenen zweiten Phase, gemäß Artikel 75 erlassen wird.

Dies entspricht der allgemeinen Regelung des Vertrages für die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, über die der Rat mit dieser Verordnung noch nicht endgültig beschließt.

Auch solche Änderungen, die sich noch vor dem 1. Januar 1973 als notwendig erweisen, sollen den Vorschriften des Artikels 75 des Vertrages unterworfen werden, entsprechend dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, daß Änderungen von Rechtsvorschriften den gleichen Normen folgen müssen, die für ihre Inkraftsetzung angewendet wurden.