

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission an den Rat über die Marktordnung für den Binnengüterverkehr innerhalb der Gemeinschaft (Straßen-, Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehr)

Inhaltsangabe	Seite
I. Einleitung	2
II. Die Ordnung der Güterverkehrsmärkte im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik betreffend	2
— die Koordinierung der Investitionen	
— die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege	
— die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen	
III. Die langfristige Konzeption der Kommission für die Ordnung der Güterverkehrsmärkte	3
IV. Schrittweises und ausgewogenes Vorgehen während einer Übergangsperiode	4
— Zugang zum Markt	
— Beförderungspreise und -bedingungen	
— Marktbeobachtung und -prognose	

I. Einleitung

1. Die Kommission unterbreitet hiermit dem Rat zur Prüfung und Billigung die beigefügte erste Serie von Vorschlägen betreffend:

- den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers in der Binnenschifffahrt,
- die gegenseitige Anerkennung von Diplomen, Prüfungszeugnissen und sonstigen Befähigungsnachweisen für Verkehrsunternehmer für die Beförderung von Personen und Gütern im Straßen- und Binnenschiffsverkehr, um die Verwirklichung des Niederlassungsrechts zu erleichtern,
- die Einführung einer Gemeinschaftsregelung für die Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr,
- die Verlängerung des derzeitigen Tarifsystems für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie
- die alsbaldige Ablösung dieses Systems durch die Einführung von Referenztarifen,
- die Befreiung bestimmter Güterkraftverkehre zwischen den Mitgliedstaaten von jeglicher Kontingentierungs- und Genehmigungspflicht, insbesondere im Nah-, Werk- und Durchgangsverkehr,
- die Verlängerung und Aufstockung des Gemeinschaftskontingents der Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten,
- die Schaffung eines Überwachungssystems für den Güterverkehr auf Schiene, Straße und Binnenschifffahrtswegen.

Außerdem wird die Kommission dem Rat später einen Verordnungsvorschlag zur Einführung gemeinsamer Regeln für die Verhinderung bestimmter Praktiken unlauteren Wettbewerbs zwischen Verkehrsunternehmen unterbreiten.

2. Zweck dieser Vorschläge ist es, im Bereich des Güterverkehrs die Aktion in Gang zu setzen, die die Kommission in ihrer Mitteilung vom Oktober 1973 in bezug auf die Ordnung der Verkehrsmärkte aufgezeigt hat.

3. Zur gleichen Zeit übermittelt die Kommission dem Rat zu seiner Information einen Bericht über die derzeitige Lage auf den Binnenverkehrsmärkten

innerhalb der Gemeinschaft, der dazu bestimmt ist, eine objektive Beurteilung der erwähnten Vorschläge, ihrer Begründung und ihrer Zielsetzung zu erleichtern.

4. Nachfolgend wird aufgezeigt, welchen Stellenwert die jetzt vorgelegten Vorschläge im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik haben.

**II. Die Ordnung der Güterverkehrsmärkte
im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik**

5. In ihrer Mitteilung an den Rat vom 24. Oktober 1973 über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik hat die Kommission vorgeschlagen, schrittweise ein gemeinschaftliches Verkehrssystem einzuführen, das zur Verwirklichung der Ziele des Vertrages von Rom, insbesondere zur Verbesserung der Lebensqualität, des Lebensstandards und der Beschäftigungsbedingungen beiträgt und das einen reibungslosen Verkehrsablauf zu den geringstmöglichen Kosten für die Allgemeinheit ermöglicht. Ein Teilelement dieses gemeinschaftlichen Verkehrssystems sind die Regeln der Gemeinschaft zur Ordnung der Güterverkehrsmärkte bei Eisenbahn, Straße und Binnenschifffahrt, die darauf ausgerichtet sind, einen gemeinsamen Verkehrsmarkt zu errichten, der die Freizügigkeit der Dienstleistungen im Rahmen eines gesunden Wettbewerbs gewährleistet.

Die anderen Sektoren dieses gemeinsamen Verkehrssystems umfassen insbesondere

- die Koordinierung der Infrastrukturinvestitionen,
- die Abgeltung der Wegebenutzung,
- die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere im sozialen, technischen und steuerlichen Bereich sowie die Normalisierung der Situation der Eisenbahnen.

6. Die Kommission hat betont, daß alle diese Maßnahmen die Verflechtung der Verkehrspolitik mit den anderen Strukturpolitiken der Gemeinschaft berücksichtigen müssen, indem sie einerseits zur Verwirklichung dieser Politiken beitragen und indem andererseits diese Politiken den Ausrichtungen der gemeinsamen Verkehrspolitik Rechnung tragen.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 28. November 1975 – I/4 – 680 70 – E – Bi 11/75:

Diese Mitteilung ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 10. Oktober 1975 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsmitteilung ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Die Kommission hat außerdem hervorgehoben, daß sie anstreben will, in allen genannten Bereichen der gemeinsamen Verkehrspolitik schrittweise und parallel vorzugehen, damit die einzelnen Maßnahmen sich wechselseitig ergänzen. Das im zweiten Teil der Mitteilung von 1973 enthaltene Arbeitsprogramm ist in diesem Sinn konzipiert.

7. In Ausführung dieses Arbeitsprogramms ist die Kommission in der Zwischenzeit wie folgt tätig geworden:

- Im Bereich der Koordinierung der Investitionen hat sie eine Vorausschau über den Bedarf von Verkehrsleistungen in Angriff genommen und versucht, schrittweise zu einer Gegenüberstellung der Programme der einzelnen Mitgliedstaaten für Infrastrukturinvestitionen zu gelangen.
- Bei der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege setzt sie sich dafür ein, daß der Rat ihren 1968 vorgelegten Vorschlag für eine erste Richtlinie über die Harmonisierung der Struktur der Kraftfahrzeugsteuern billigt und erwägt einen vorläufigen Schritt zur Angleichung der Steuersätze. Die Kommission bereitet außerdem die kommenden Erörterungen des Rates über die Zielrichtung der Abgeltung für die Wegebenutzung vor, wozu sie 1971 einen Vorschlag vorgelegt hat.
- Im Bereich der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen insbesondere auf steuerlichem, technischem und sozialem Gebiet verfolgt die Kommission verschiedene Vorschläge weiter, die sie bereits früher dem Rat übermittelt hat. Dazu gehören insbesondere die Vorschläge betreffend die Maße und Gewichte der Nutzkraftfahrzeuge, die technische Überwachung der Motorfahrzeuge und die Angleichung der Bestimmungen über die Führerscheine. Dazu gehört außerdem der Vorschlag für die sogenannte zweite Verordnung über die Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Am 5. Mai 1975 hat die Kommission einen Vorschlag über die Inkraftsetzung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeitsbedingungen des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Personals (AETR) dem Rat zugeleitet. Am 17. September 1975 hat sie ihren Vorschlag einer Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Binnenschiffsgüterverkehr vorgelegt.

8. Die Gesetzgebung des Rates der Jahre 1974 und 1975 fügt sich ebenfalls positiv in das von der Kommission 1973 ausgearbeitete Arbeitsprogramm ein. Positive Auswirkungen auf die Struktur der Unternehmen des Straßenverkehrs sind von zwei Richtlinien zu erwarten, die den Zugang zum Beruf des Unternehmers im Güterkraftverkehr und im Straßenpersonenverkehr regeln. Besondere Bedeutung kommt der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975

über die Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten zu, deren Durchführung dazu beitragen wird, den Eisenbahnen die Möglichkeit zu geben, ihre verkehrswirtschaftliche Aufgabe in der Gemeinschaft zu erfüllen.

III. Die langfristige Konzeption der Kommission für die Ordnung der Güterverkehrsmärkte

9. Die Kommission hat in ihrer Mitteilung vom Oktober 1973 die Prinzipien aufgezeigt, auf denen die künftigen endgültigen Regeln für die Güterverkehrsmärkte beruhen sollen, die schrittweise und als Teil der Gesamtheit des gemeinschaftlichen Verkehrssystems einzuführen sind (vgl. insbesondere die Ziffern 25, 55, 72 und 73 der Mitteilung).

Diese Prinzipien, die den Grundsätzen des Vertrages von Rom entsprechen, sollen zur Errichtung einer marktwirtschaftlichen Ordnung führen, die im Rahmen eines gesunden Wettbewerbs unter Berücksichtigung der sozialen Erfordernisse der Allgemeinheit funktioniert. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen und präzisieren:

- a) Die Entscheidungen auf dem Gebiet der kommerziellen und betrieblichen Führung der Verkehrsunternehmen sollen von den Unternehmen (öffentlichen oder privaten) als den unmittelbar Verantwortlichen getroffen werden. Die Unternehmen müssen daher die Freiheit haben, selbst über ihre Investitionen und über die Preisgestaltung für ihre Dienste zu entscheiden;
- b) die Verkehrsunternehmen, denen diese Freiheit eingeräumt wird, sollen im Gegenzug verpflichtet sein, die Kosten der ihren Kunden erbrachten Leistungen durch die Einnahmen zu decken;
- c) die öffentlichen Instanzen sollen in die Bereiche Kapazität und Beförderungspreise intervenieren können, soweit dies erforderlich ist, um ernste und anhaltende Marktstörungen zu korrigieren. Dabei müßten sich die Maßnahmen hinsichtlich ihres Geltungsbereichs, ihrer Dauer, ihrer Abstufung und ihrer Tragweite nach den Problemen der betroffenen Märkte richten;
- d) die öffentlichen Instanzen sollen auch Maßnahmen treffen können, um im Interesse des Gemeinwohls öffentliche Verkehrsdienste einzurichten mit dem Ziel, soziale, wirtschaftliche oder gemeinschaftliche Bedürfnisse überall dort zu befriedigen, wo die kommerziellen Verkehrsdienste dazu nicht in der Lage sind;
- e) die Unternehmen und die öffentlichen Instanzen sollen sich in ihren Entscheidungen von einem ständigen System zur Beobachtung der Märkte

leiten lassen, das eine Analyse der Marktsituationen und eine Vorausschau auf die Marktentwicklung gestattet;

- f) im Interesse einer funktionsgerechten Ordnung der Märkte sollen die repräsentativen Organisationen der Wirtschaft und der Gewerkschaften in speziellen Organen mit beratender Funktion zusammenarbeiten.

IV. Schrittweises und ausgewogenes Vorgehen während einer Übergangsperiode

10. Die Kommission hat in der Mitteilung vom Oktober 1973 zugleich zum Ausdruck gebracht, daß die Ausgangslage im Verkehrssektor der Gemeinschaft es nicht zulasse, die noch vorhandenen staatlichen Eingriffe in den Bereichen der Verkehrskapazität sowie der Preise und Beförderungsbedingungen schlagartig abzubauen. Die Einführung der Gesamtheit der Maßnahmen zur Errichtung des gemeinschaftlichen Verkehrssystems erfordere mehrere Jahre. Daher sei es während einer Übergangsperiode (vgl. Ziffer 58 bis 60 der Mitteilung) erforderlich, bestimmte Eingriffe der öffentlichen Instanzen im Bereich der Marktorganisation aufrechtzuerhalten. Allerdings könne der Umfang dieser Eingriffe ständig verringert werden, je mehr man sich einer Verwirklichung des gemeinschaftlichen Verkehrssystems annähere. Gleichzeitig zu dieser schrittweisen Einführung des freien Funktionsablaufs im Markt sollten wohlausgewogene Fortschritte im Bereich der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen angestrebt werden, ohne daß jedoch die Maßnahmen für die Marktordnung denen für die Harmonisierung untergeordnet werden dürften.

Die Übergangsperiode soll auch genauen Aufschluß darüber geben, welche strukturellen Änderungen auf den Verkehrsmärkten eintreten werden und welche Art Maßnahmen getroffen werden müssen, um diesen Wandel entsprechend den Erfordernissen der Gemeinschaft zu lenken. In dieser Hinsicht werden besonders die Einflüsse zu beobachten sein, die die neue Ordnung auf den Beschäftigungsstand und auf die Lage der Arbeitnehmer haben könnte, damit erforderlichenfalls rechtzeitig die notwendigen Schritte unternommen werden, um negative soziale Auswirkungen zu verhindern.

Die Dauer dieser Übergangsperiode kann also nicht im voraus festgelegt werden. Nach Auffassung der Kommission muß während der verschiedenen Etappen der Aktion auf jeden Fall der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung sowie den Reaktionen der Märkte auf die neu eingeführten Maßnahmen Rechnung getragen werden.

11. Die in Nummer 1 aufgeführten Vorschläge, die die Kommission hiermit dem Rat vorlegt, stellen einen ersten Schritt dar zur Verwirklichung der Ziele, die der Gemeinschaftsaktion für die Ordnung

der Güterverkehrsmärkte gesetzt sind. Die Vorschläge berücksichtigen die der Übergangsperiode charakteristische Notwendigkeit eines schrittweisen und ausgewogenen Vorgehens.

– Zugang zum Markt

Die Maßnahmen zur Lockerung der Beschränkungen der Straßenverkehrskapazität, die gegenwärtig bestehen, werden die Einführung der für das Endstadium vorgesehenen Regelung erleichtern. Andererseits sind die jetzt vorgesehenen Maßnahmen aber in ihren Auswirkungen begrenzt. Das Gemeinschaftskontingent hält den Ansatz einer Kapazitätsbeschränkung zunächst aufrecht; die Liberalisierung einzelner Verkehre, die jetzt in einigen Ländern unter die bilateralen Kontingente fallen, bezieht sich im wesentlichen auf Sonderfälle, deren Neuregelung im grenzüberschreitenden Verkehr aus der Sicht der Gemeinschaft besonders dringlich erscheint.

Der Vorschlag für die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstiger Befähigungsnachweise für Verkehrsunternehmer wird die Ausübung des Niederlassungsrechts erleichtern. Die Neuregelung des Zugangs zum Beruf in der Binnenschifffahrt soll zur Strukturverbesserung des Gewerbes beitragen.

– Beförderungspreise und -bedingungen

Die Vorschläge beschränken sich auf den internationalen Verkehr. Die für den Straßenverkehr geplante Umgestaltung der obligatorischen Margentarife in Referenztarife sowie die Einführung eines ähnlichen Systems für die Eisenbahnen liegt auf dem von der Kommission vorgezeichneten Weg, der zu einer freieren Preisgestaltung für alle Verkehrsträger führen soll.

Die Vorschläge enthalten andererseits aber die Ordnungselemente, die insbesondere in der gegenwärtigen Wirtschaftslage in der Gemeinschaft noch erforderlich sind.

– Marktbeobachtung und -prognose

Das hier vorgesehene Vorgehen soll schon mit Beginn der Übergangszeit die notwendigen Informationen über die Marktentwicklung liefern und somit Unternehmen und Behörden die Beurteilungskriterien bereitstellen, die sie für kommerzielle oder gemeinwirtschaftliche Entscheidungen benötigen. Diese Informationen sind ebenfalls nötig, um den Rhythmus und den Inhalt der anderen Maßnahmen zur Verwirklichung der geplanten Aktion festzulegen.

12. Die Kommission wird dem Rat noch andere Vorschläge vorlegen, die die hier eingeleitete Aktion vervollständigen werden; sie wird dabei insbesondere auch die Ergebnisse der ersten Phase berücksichtigen.

13. Das Verhältnis zwischen den ersten hier vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich der Verkehrskapazitäten sowie der Beförderungspreise im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten einerseits und dem Stand der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen andererseits ist nach Auffassung der Kommission ausgewogen.

Die Durchführung des Harmonisierungsprogramms, das in der Ratsentscheidung vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen, vorgesehen ist, ist soweit fortgeschritten (vgl. dazu den 5. Zweijahresbericht der Kommission vom 20. Juni 1975, Dok. KOM (75) 301 endg.), daß gewisse Öffnungen in Richtung auf eine freiheitliche Ordnung der Märkte im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten gewagt werden können. Das gilt insbesondere dann, wenn sich der Rat dazu entschließt, die ihm vorliegenden Vorschläge der Kommission aus dem Bereich der Harmonisierung parallel zu den neuen Vorschlägen zur Marktorganisation zu verabschieden.

Im übrigen wird eine einheitliche Lockerung des Marktzugangs und der Preisbildung innerhalb der Gemeinschaft für die in Rede stehenden Märkte die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen nicht nachteilig beeinflussen; sie

kann im Gegenteil dazu beitragen, die Konsequenzen dieser Sachverhalte abzuschwächen und auszugleichen. Die Aufrechterhaltung obligatorischer Marktordnungen dagegen würde wegen der fehlenden Flexibilität gerade die Unternehmer weiter belasten, die ohnehin durch obrigkeitliche Reglementierungen nicht marktordnungspolitischer Art in ihrer kaufmännischen Beweglichkeit beschränkt sind.

14. Von den eingangs erwähnten Vorschlägen müssen die für das Gemeinschaftskontingent und das obligatorische Tarifsysteem im internationalen Güterkraftverkehr noch vor Ende 1975 verabschiedet werden, weil die geltenden Regelungen Ende dieses Jahres auslaufen.

Über das Referenztarifsysteem für grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Straßenverkehr muß vor Ende 1976 entschieden werden, wenn die reibungslose Nachfolge für die geltende Tarifordnung sichergestellt werden soll.

Da auch die übrigen vorgeschlagenen Maßnahmen Teil der hier präsentierten kohärenten Marktordnung bilden, sollten sie nach Auffassung der Kommission ebenfalls im Zuge einer ausgewogenen und die gegenseitigen Interdependenzen berücksichtigenden Zeitplanung in Kraft gesetzt werden.

Teil 1

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten

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:

Eine gemeinsame Verkehrspolitik setzt unter anderem gemeinsame Regeln für den internationalen Güterkraftverkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten voraus.

Um den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht zu behindern und gleichzeitig ein elastisches Funktionieren des Verkehrssektors und seine Anpassungsfähigkeit an die Markterfordernisse zu gewährleisten, ist es angezeigt, den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr weiter zu liberalisieren, indem insbesondere die einschränkenden Maßnahmen zur Kapazitätslenkung schrittweise gelockert werden. Dieses systematische Voranschreiten in Richtung auf das vorgenannte Ziel macht es erforderlich, die in den Richtlinien über den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten stufenweise eingeführten Liberalisierungen weiter auszudehnen und die Beschränkungen für den Durchgangsverkehr aufzuheben. Daher ist es angezeigt, den Geltungsbereich dieser Richtlinien zu erweitern.

Der Deutlichkeit halber empfiehlt es sich, bei dieser Gelegenheit die bisherigen geänderten Richtlinien durch eine neue Richtlinie mit sämtlichen einschlägigen Vorschriften zu ersetzen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Jeder Mitgliedstaat hat, soweit dies noch nicht geschehen ist, unter den in den Absätzen 2 und 3 festgelegten Bedingungen, die in Anhang I und II dieser Richtlinie aufgeführten Beförderungen im internationalen Güterkraftverkehr mit anderen Mitgliedstaaten aus und nach seinem Hoheitsgebiet oder im Durchgang durch sein Hoheitsgebiet bis spätestens zum 30. Juni 1976 zu liberalisieren.

2. Die in Anhang I aufgeführten Beförderungen sind von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht zu befreien.

3. Die in Anhang II aufgeführten Beförderungen dürfen keiner Kontingentierung mehr unterworfen werden. Sie können jedoch weiterhin genehmigungspflichtig bleiben, soweit dies nicht zu einer mengenmäßigen Beschränkung führt; dabei hat jeder Mitgliedstaat darauf zu achten, daß über den Genehmigungsantrag innerhalb von fünf Tagen nach Eingang entschieden wird.

Die Genehmigung muß dem Muster entsprechen, das die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten nach Erlass dieser Richtlinie auf dem Verordnungswege festlegen wird.

4. Beide Anhänge sind Bestandteil dieser Richtlinie.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie, auf jeden Fall bis zum 30. Juni 1976, über die zur Anwendung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen.

Artikel 3

Diese Richtlinie ändert nicht die Bedingungen, von denen die Mitgliedstaaten bei ihren eigenen Staatsangehörigen den Zugang zu den in dieser Richtlinie genannten Tätigkeiten abhängig machen.

Artikel 4

Die Erste Richtlinie des Rates über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr) vom 23. Juli 1972¹⁾, geändert durch die Richtlinie des Rates vom 19. Dezember 1972²⁾ und die Richtlinie des Rates vom 4. März 1974³⁾, wird ab 1. Juli 1976 aufgehoben.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

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

2) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 291 vom 28. Dezember 1972, S. 155

3) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 84 vom 28. März 1974, S. 8

Anhang I

Beförderungen, bei denen jede Kontingentierung und Genehmigungspflicht aufgehoben werden müssen

1. Grenzverkehr in Gebieten zu beiden Seiten der Grenze, die von jedem Mitgliedstaat nach Maßgabe ihres verwaltungsmäßigen Aufbaus, ihrer geographischen Besonderheiten oder ihrer wirtschaftlichen Struktur abgegrenzt werden, und deren von der Grenze bis zum am weitesten entfernt liegenden Punkt des Gebietes berechnete Tiefe in der Luftlinie mindestens 50 km beträgt.

Bei Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiete ausschließlich durch das Meer voneinander getrennt sind, wird die Strecke, die an Bord eines besonders für die Beförderung von Nutzfahrzeugen gebauten und ausgestatteten, im Linienverkehr betriebenen Seetransportmittels zurückgelegt wird, nicht berücksichtigt.

2. Die gelegentliche Beförderung von Gütern nach und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste,
3. die Beförderung von Gepäck in Anhängern an Kraftfahrzeugen, mit denen bestimmungsgemäß Reisende befördert werden, und die Beförderung von Gepäck mit Fahrzeugen jeglicher Art nach und von Flughäfen;
4. die Beförderung von Postsendungen;

5. die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen;
6. die Beförderung von Müll und Fäkalien;
7. die Beförderung von Tierkörpern zur Tierkörperbeseitigung;
8. die Beförderung von Bienen und Fischbrut;
9. die Überführung von Leichen;
10. die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, 6 Tonnen nicht übersteigt oder deren zulässige Nutzlast, einschließlich der Nutzlast der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt.
11. die Beförderung medizinischer Versorgungsgüter zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen);
12. die Beförderung hochwertiger Waren (z. B. Edelmetalle) in Spezialfahrzeugen, die von Polizei oder anderen Sicherheitskräften begleitet werden;
13. die Beförderung verderblicher Nahrungsmittel in Fahrzeugen mit Temperaturregelung;
14. der Werkverkehr.

Anhang II

Beförderungen, bei denen jede Kontingentierung aufgehoben werden muß, die jedoch unter den in Artikel 1 Abs. 3 dieser Richtlinie vorgesehenen Bedingungen weiterhin der Genehmigungspflicht unterliegen können.

1. Beförderungen aus einem Mitgliedstaat in eine Grenzzone eines angrenzenden Mitgliedstaates und umgekehrt, wobei die Grenzzone nach den Bedingungen in Anhang I Ziffer 1 dieser Richtlinie abgegrenzt ist. Besitzen zwei Mitgliedstaaten keine gemeinsame Festlandsgrenze, so beträgt die Tiefe der Grenzzone in der Luftlinie 25 km von dem Punkt an gerechnet, an dem das Fahrzeug aus einem besonders für die Beförderung von Nutzfahrzeugen gebauten und ausgestatteten, im Linienverkehr betriebenen Seetransportmittel ausgeladen wird.
2. Die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder gewerbliche Zwecke;
3. die gelegentliche Beförderung von ausschließlich zu Werbung oder Unterrichtung bestimmten Gütern;
4. die Beförderung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Schaustellungen oder Jahrmärkten, sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen;
5. die Beförderung von Ersatzteilen für Hochseeschiffe sowie von Waren zur Versorgung dieser Schiffe mit Nahrungsmitteln;
6. die Beförderung lebender Tiere in besonderen Fahrzeugen;
7. Umzüge durch Unternehmen mit spezialisiertem Personal und Spezialfahrzeugen;
8. die Güterbeförderungen im Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, 10 Tonnen nicht übersteigt oder deren zulässige Nutzlast, einschließlich der Nutzlast der Anhänger, 6 Tonnen nicht übersteigt.

Begründung

1. Die in der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962⁴⁾ vorgesehenen Maßnahmen zur Liberalisierung des Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten sind mit der Richtlinie vom 19. Dezember 1972⁵⁾ und vom 4. März 1974⁶⁾ erweitert worden; nunmehr fällt auch der Werkverkehr unter Anhang I vorgenannter Richtlinie, und die Genehmigungspflicht für Fahrzeuge mit einer Nutzlast von bis zu 3,5 t ist aufgehoben worden.

Als der Rat diesen Lockerungen zustimmte, wies er auch darauf hin, daß weitere Änderungen, die im Hinblick auf eine stärkere Liberalisierung von einigen Delegationen vorgeschlagen wurden, möglichst bald geprüft werden dürften⁷⁾.

2. Entsprechend den Leitlinien und Grundsätzen in der Mitteilung der Kommission an den Rat vom 24. Oktober 1973 über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁸⁾ ist mit zunehmender Verwirklichung eines freien Funktionierens des Marktes die staatliche Einflußnahme auf dem Gebiet der Kapazität immer weiter zu begrenzen. Die Kommission trägt bei ihren Vorschlägen für derartige schrittweise Erleichterungen auch den Prioritäten Rechnung, die sich der Rat gemäß Punkt 1 gesetzt hat. Das geeignetste Mittel hierzu ist ihrer Ansicht nach eine erneute Erweiterung der Ersten Richtlinie.

3. Im Rahmen der vorgeschlagenen Lockerung wird empfohlen, auch den auf bilateraler Ebene noch mengenmäßigen Beschränkungen unterliegenden Werkverkehr zu liberalisieren. Da überdies die Erfahrung gezeigt hat, daß die Aufhebung der Kontingentierung bei Beförderungen in Grenzzonen nicht nur keinerlei Störungen zur Folge gehabt hat, sondern sich vielmehr günstig auf die Entwicklung der betreffenden Regionen ausgewirkt hat, indem die politischen Hindernisse für das Wachstum der Wirtschaft ausgeräumt wurden, ist es angezeigt, diesen Auswirkungen durch die Ausdehnung der Maßnahmen, die derzeit auf diesem Gebiet in der Ersten Richtlinie vorgesehen sind, breitere Geltung zu verschaffen.

Ferner wird vorgeschlagen, die Beförderungen von verderblichen Gütern, insbesondere von Lebensmitteln, im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

zu liberalisieren, um unter anderem den raschen Absatz von insbesondere saisonbedingten Erzeugnissen auf den Märkten Europas zu erleichtern und somit den Erfordernissen eines integrierten Agrarmarktes Rechnung zu tragen. Hinzu kommt, daß die betreffenden Waren aus kommerziellen (Eröffnung der Märkte) wie auch technischen Erwägungen (Haltbarkeit) innerhalb zuvor festgesetzter Fristen befördert werden müssen, und die teuren Fahrzeuge eine intensive Nutzung erfordern.

Die Liberalisierung sämtlicher Beförderungen lebender Tiere ist zudem damit zu begründen, daß die besondere Behandlung, die während der zurückzulegenden Strecke erforderlich ist, durch einen anderen Verkehrsträger nicht in angemessener Weise gewährleistet werden kann.

Schließlich muß vermieden werden, daß der innergemeinschaftliche Handelsverkehr dadurch behindert wird, daß die Beförderungen wegen der geographischen Lage einiger Mitgliedstaaten durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten hindurchgehen müssen; derartige Beschränkungen dürfen unter Berücksichtigung der Integration der Gemeinschaft nicht fortbestehen.

4. Entsprechend dem Wunsch, den das Parlament bei der Prüfung des Vorschlags einer Richtlinie zur Änderung der Ersten Richtlinie⁹⁾ geäußert hat, schlägt die Kommission dem Rat vor, anläßlich dieser erneuten Änderung der Ersten Richtlinie die früheren geänderten und inhaltlich ergänzten Richtlinien aufzuheben und zu ersetzen.

4) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 70 vom 6. August 1962, S. 2005

5) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 291 vom 28. Dezember 1972, S. 155

6) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 84 vom 28. März 1974, S. 8

7) Dok. T/643/73 – Trans – vom 30. November 1973

8) KOM(73) 1725 endg.

9) Dok. 127/73 des Europäischen Parlaments vom 16. Juli 1973

**Vorschlag einer Verordnung (EWG) Nr. des Rates vom 1975
über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr
zwischen Mitgliedstaaten**

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 Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert unter anderem gemeinsame Regeln für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten; diese Regeln sind so festzulegen, daß sie zur Verwirklichung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes beitragen;

Die Schaffung eines Systems von Gemeinschaftsgenehmigungen hat insbesondere eine intensivere und rationellere Ausnutzung der genehmigten Kapazität sowie eine systematische Anpassung der betreffenden Unternehmen an die Erfordernisse des multinationalen Verkehrs gefördert; um auf dem Wege zur Liberalisierung des Güterkraftverkehrs weitere Fortschritte erzielen zu können, muß das Kontingentierungssystem erheblich gelockert werden; daher ist es zweckmäßig, das sich als wirkungsvoll erwiesene System nicht mehr zeitlich zu begrenzen und die Zahl der Gemeinschaftsgenehmigungen erheblich heraufzusetzen.

Die Einführung dieses Systems fördert die Verwirklichung eines Verkehrsmarktes, der den Erfordernissen der Gemeinschaft entspricht und zu dem die Verkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit einen gleichberechtigten Zugang haben;

Um die optimale Ausnutzung der Gemeinschaftsgenehmigung zu fördern, ist es zweckmäßig, den Verkehrsunternehmen mit einer solchen Genehmigung auch die Möglichkeit zu bilateralen Fahrten zu bieten und auf diese Weise schon viele Beschränkungen, die mit bestimmten Durchfuhrkontingenten nach wie vor verbunden sind, zu lockern —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten für Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf Grund von Genehmigungen, die im Rahmen des Gemeinschaftskontingents als Gemeinschaftsgenehmigungen erteilt werden.

Artikel 2

1. Die Gemeinschaftsgenehmigungen berechtigen ihre Inhaber, die in Artikel 1 bezeichneten Beförderungen im Güterkraftverkehr auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten, unter Ausschluß jeglichen Inlandsverkehrs im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats sowie Leerfahrten im gesamten Gebiet der Gemeinschaft durchzuführen.

2. Die Gemeinschaftsgenehmigungen müssen dem Muster des Anhangs entsprechen. Dieser Anhang, der Bestandteil dieser Verordnung ist, legt auch die Bedingungen für die Verwendung der Gemeinschaftsgenehmigungen fest.

3. Die Gemeinschaftsgenehmigungen werden auf den Namen eines Verkehrsunternehmers ausgestellt. Sie dürfen von diesem nicht an Dritte übertragen werden.

Eine Genehmigung darf jeweils nur für ein einziges Fahrzeug verwendet werden. Sie ist im Fahrzeug mitzuführen und den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Unter Fahrzeugen ist ein Einzelfahrzeug oder ein Fahrzeug mit Anhänger zu verstehen.

4. Die Gemeinschaftsgenehmigungen gelten für ein Kalenderjahr.

5. Die Gemeinschaftsgenehmigungen werden den Mitgliedstaaten von der Kommission zur Aushängung an die Verkehrsunternehmen zugewiesen.

6. Die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten erteilen die Gemeinschaftsgenehmigungen den in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmen im Rahmen der jedem Mitgliedstaat zugewiesenen Gesamtzahl nach den jeweiligen nationalen Vorschriften.

7. Für die Erteilung der Gemeinschaftsgenehmigung wird eine Gebühr zur Deckung der Verwaltungs- und Überwachungskosten erhoben.

Artikel 3

1. Für 1976 besteht das Kontingent aus 4726 Genehmigungen.
2. Die Zahl der jedem Mitgliedstaat zugewiesenen Gemeinschaftsgenehmigungen wird wie folgt festgesetzt:

Belgien	496
Dänemark	298
Deutschland	994
Frankreich	826
Irland	79
Italien	615
Luxemburg	142
Niederlande	835
Vereinigtes Königreich	441

3. Für jedes der folgenden Jahre setzt der Rat auf Vorschlag der Kommission das Volumen des Kontingents und die Zahl der jedem Mitgliedstaat zugewiesenen Genehmigungen vor dem 30. November des vorangehenden Jahres fest. Diese Vorschläge werden erstellt nach Anhörung des Ausschusses gemäß Artikel 6 Abs. 1 a der Verordnung (EWG) . . . Nr. . . .¹⁾.
4. a) Hat der Rat für 1977 nicht innerhalb der Frist gemäß Absatz 3 entschieden, so werden das Volumen und die Zahl der Quoten gemäß Absatz 1 und 2 für 1977 beibehalten.
- b) Hat der Rat für ein späteres Jahr nicht innerhalb der Frist gemäß Absatz 3 entschieden, so werden das bestehende Volumen und die bestehenden Quoten um 20 v. H. erhöht.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten gewähren einander Beistand im Hinblick auf die Anwendung und Überwachung dieser Verordnung.
2. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates davon Kenntnis, daß der Inhaber einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Gemeinschaftsgenehmigung Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung begangen hat, so unterrichtet der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet diese Zuwiderhandlung begangen worden ist, hiervon die Behörden des Mitgliedstaats, der die Gemeinschaftsgenehmigung erteilt hat. Die zuständigen Behörden teilen sich gegenseitig alle ihnen vorliegenden Angaben über die Ahndung dieser Zuwiderhandlungen mit.

Artikel 5

1. Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung und teilen sie der Kommission mit.
2. Diese Vorschriften erstrecken sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die Ahndung von Zuwiderhandlungen.

Artikel 6

Die Verordnung tritt am 1. Jan. 1976 in Kraft.

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

¹⁾ Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten.

Anlage

(a)

(Hellblaues starkes Papier, Abmessungen 15 x 21 cm)
(Erste Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

[Wortlaut in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt – Übersetzung in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft auf den Seiten (e) und (f)]

Kommission der Europäischen Gemeinschaften	(Prägestempel der Kommission der Europäischen Gemeinschaften)	Staat, der die Genehmigung erteilt – Nationalitätszeichen	Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle
--	---	---	---

Gemeinschaftsgenehmigung Nr.

für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ¹⁾

Diese Genehmigung berechtigt

.....²⁾

zur Beförderung von Gütern im gewerblichen Güterkraftverkehr auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit einem Einzelfahrzeug oder einem Fahrzeug mit Anhänger sowie zu Leerfahrten mit diesen Fahrzeugen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft.

Diese Genehmigung gilt vom bis zum

Erteilt in am

³⁾

¹⁾ Belgien (B), Dänemark (DK), Deutschland (D), Frankreich (F), Irland (IRL), Italien (I), Luxemburg (L) Niederlande (NL), Vereinigtes Königreich (GB).

²⁾ Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

³⁾ Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Genehmigung erteilt.

(b)

(Zweite Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

[Wortlaut in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt – Übersetzung in den anderen Amtssprachen der Gemeinschaft auf den Seiten (c) und (d)]

Allgemeine Bestimmungen

Diese Genehmigung berechtigt zu grenzüberschreitenden Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unter Ausschluß jeglichen Inlandsverkehrs im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.

Sie gilt weder für Beförderungen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland noch bei Beförderungen im Durchgangsverkehr durch ein Drittland für das Gebiet dieses Drittlandes.

Die Genehmigung ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie darf jeweils nur für ein einziges Fahrzeug ¹⁾ verwendet werden und ist im Fahrzeug mitzuführen.

Die Genehmigung ist den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Inhaber der Genehmigung ist verpflichtet, im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats die dort geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere auf dem Gebiet des Beförderungswesens und Straßenverkehrs, einzuhalten. Diese Genehmigung ist binnen zwei Wochen nach Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer an die zuständige Behörde oder Stelle, die sie erteilt hat, zurückzusenden.

(c) und (d)

(Dritte und vierte Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

(Übersetzung des auf Seite (b) abgedruckte Wortlauts in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft)

(e) und (f)

(Fünfte und sechste Seite der Gemeinschaftsgenehmigung)

(Übersetzung des auf Seite (a) abgedruckte Wortlauts in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft)

¹⁾ Unter „Fahrzeugen“ ist ein Einzelfahrzeug oder ein Fahrzeug mit Anhänger zu verstehen.

Begründung

1. Die Regelung für das Gemeinschaftskontingent, die mit der Verordnung (EWG) Nr. 1018/68 des Rates vom 19. Juli 1968²⁾ eingeführt, der Verordnung (EWG) Nr. 2829/72 des Rates vom 28. Dezember 1972³⁾ ergänzt, sowie der Verordnung (EWG) Nr. 2063/74 vom 1. August 1974⁴⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 3256/74 vom 19. Dezember 1974⁵⁾ geändert worden ist, läuft am 31. Dezember 1975 aus; um wirtschaftlich und politisch schädliche Auswirkungen zu vermeiden, sind neue, den Erfordernissen des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten entsprechende Maßnahmen zu treffen. Diese Maßnahmen müssen folgende Faktoren berücksichtigen:

2. Nach sieben Jahren der Anwendung einer Regelung, die es den betreffenden Unternehmen ermöglicht hat, ihren Betrieb auf Gemeinschaftsebene aufzubauen und ihre Fahrzeuge sehr rationell zu nutzen, kommt es darauf an, das System aus dem Versuchsstadium herauszuführen und nicht mehr zeitlich zu begrenzen; künftige Entscheidungen über den Übergang zur Endstufe der gemeinsamen Güterverkehrsmärkte bleiben davon jedoch unberührt.

3. Das System des Gemeinschaftskontingents soll die Möglichkeit bieten, auf dem Wege des Zusammenwachsens der Gemeinschaft zu dieser Endstufe des von jeder mengenmäßigen Beschränkung befreiten Güterkraftverkehrs ständige und ausgewogene Fortschritte zu erzielen.

4. Damit sich das Gemeinschaftskontingent in diesem Sinne tatsächlich auf den Markt auswirken kann, kommt es an, es aus dem gegenwärtigen Anfangsstadium herauszuführen und zum Katalysator des Zusammenwachsens der Gemeinschaft zu machen. Dazu müßte es nach und nach beträchtlich aufgestockt werden. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß gegenwärtig nur rund 6 v. H. der mengenmäßigen Beförderungsleistungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Straßenverkehr auf Grund von Gemeinschaftsgenehmigungen erbracht werden. Ferner sei darauf hingewiesen, daß die staatlichen Instanzen, wie die Erfahrung deutlich bewiesen hat, mit dem Instrument der Kontingentierung nicht verhindern können, daß die Verkehrsnutzer dennoch das für ihre Bedürfnisse qualitativ geeignetste Verkehrsmittel benutzen; die darauf zurückführende Zunahme des Werkverkehrs ist das Ergebnis zu starker Beschränkungen des gewerblichen Verkehrs. Auf Grund dieser Überlegungen wird vorgeschlagen, in einer ersten Stufe das Volumen des Gemeinschaftskontingents zu verdoppeln.

5. Ursprünglich ist bei der Aufteilung des Gemeinschaftskontingents auf die Mitgliedstaaten der bisherige Anteil der Verkehrsunternehmer dieser Länder am grenzüberschreitenden Verkehr weitgehend berücksichtigt worden. Dieser praktischen Erforder-

nissen entsprechende Grundsatz kann jedoch nur relativen Charakter haben, da er Verkehrsunternehmer, die häufig stärkeren quantitativen Beschränkungen unterlagen bzw. auch heute noch unterliegen, benachteiligen könnte. Ferner berücksichtigt er weder die Unterschiede zwischen den Regelungen für die verschiedenen Verkehrsbeziehungen noch andere, vor allem geographische Faktoren, welche die Teilnahme der Verkehrsunternehmer eines Staates am innergemeinschaftlichen Verkehr beeinflussen können.

Bis zur Einführung eines Systems, bei dem jeder Mitgliedstaat eine den tatsächlichen Bedürfnissen jedes Unternehmens entsprechende Zahl von Genehmigungen erhält, sollte eine pragmatische Lösung gefunden werden: die Kommission schlägt vor, den aufgestockten Teil des Kontingents nur zu 50 v. H. auf Grund der Verwendung der Gemeinschaftsgenehmigungen für 1973, die andere Hälfte hingegen linear zu verteilen.

6. Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, daß die Vorteile des vom Verkehrsunternehmen zu erstellenden Fahrtenberichts in keinem Verhältnis zu den Schwierigkeiten stehen, die sein Führen und Auswerten den nationalen Behörden und der Kommission verursachen. Zudem sind die statistischen Angaben über die Verwendung der Gemeinschaftsgenehmigungen in dem Zeitpunkt überholt, in dem die regelmäßigen Entscheidungen über die Aufteilung des Kontingents getroffen werden.

Aus Grund des vorstehend Gesagten und der Kosten des geltenden Verfahrens sollten die Bestimmungen über das Führen und Auswerten des Fahrtenberichts nicht mehr verlängert werden. Angaben über die Gesamtentwicklung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten müßten für die hier zu treffenden Entscheidungen eine wirtschaftlich ausreichende Grundlage sein.

7. Da als Folge davon verschiedene Bestimmungen der Verordnung Nr. 1018/68 geändert werden müssen, dürfte es aus Gründen der Klarheit zweckmäßiger sein, eine neue Verordnung zu erlassen und darin alle mehr auf Dauer angelegten Bestimmungen für die Regelung des Gemeinschaftskontingents zu übernehmen, als nur eine Verordnung über die betreffenden Änderungen auszuarbeiten.

²⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 175 vom 23. Juli 1968, S. 13

³⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 298 vom 31. Dezember 1972, S. 16

⁴⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 215 vom 6. August 1974, S. 1

⁵⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 349 vom 28. Dezember 1974, S. 5

Teil 3

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüter- und Binnenschiffspersonenverkehr

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 Ordnung des Verkehrsmarktes ist eine der Voraussetzungen für die im Vertrag vorgesehene Einführung der gemeinsamen Verkehrspolitik.

Maßnahmen zur Koordinierung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers können der tatsächlichen Ausübung des Niederlassungsrechts förderlich sein.

Es müssen gemeinsame Regeln für den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr eingeführt werden, um eine bessere Qualifizierung des Verkehrsunternehmers zu gewährleisten, die zur Gesundung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Verkehrsnutzer, der Verkehrsunternehmer und auch der gesamten Wirtschaft beitragen kann.

Daher sollten die Vorschriften über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr die persönliche Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung des Verkehrsunternehmers umfassen.

Es ist jedoch nicht notwendig, bestimmte Beförderungen von geringer wirtschaftlicher Bedeutung in diese Regelung einzubeziehen.

Es müssen Übergangsbestimmungen vorgesehen werden, damit die Mitgliedstaaten ihre nationalen Regelungen der Gemeinschaftsregelung anpassen können.

Zur Harmonisierung der Anwendungsbedingungen der gemeinsamen Regeln muß ein gemeinschaftliches Beratungsverfahren für die zu diesem Zweck auf nationaler Ebene zu treffenden Maßnahmen eingeführt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Für den Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr gelten die Vorschriften, die die Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit den gemeinsamen Regeln dieser Richtlinie erlassen.
2. Im Sinne dieser Richtlinie gilt als „Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr“ die Tätigkeit natürlicher Personen oder Unternehmen, die im gewerblichen Verkehr die Beförderung von Gütern bzw. von Personen mit Binnenschiffen ausführen.

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als „Unternehmen“ jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluß von Personen mit oder ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt.

Artikel 2

1. Diese Richtlinie gilt nicht für natürliche Personen oder Unternehmen, die den Beruf eines Unternehmers im
 - Binnenschiffsgüterverkehr mit Wasserfahrzeugen ausüben, deren Ladefähigkeit bei höchstzulässigem Tiefgang 400 metrische Tonnen und deren Motorenkraft 140 PS nicht übersteigt;
 - Binnenschiffspersonenverkehr mit Fahrgastschiffen, die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung für die Beförderung von weniger als 20 Personen bestimmt sind.

Die Mitgliedstaaten können diese Schwellen für alle oder einen Teil der Beförderungskategorien herabsetzen. Natürliche Personen oder Unternehmen, die Fahren betreiben, fallen ebenfalls nicht unter diese Richtlinie.

2. Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission natürliche Personen oder Unternehmen, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen mit Binnenschiffen durchführen, von der Anwendung aller oder eines Teils der Bestim-

mungen dieser Richtlinie ausnehmen, wenn diese Beförderungen auf Grund der Bedingungen, unter denen diese Fahrzeuge betrieben werden, und des Einsatzes für sehr spezielle Beförderungszwecke nur eine geringe Auswirkung auf den Verkehrsmarkt haben.

Artikel 3

1. Natürliche Personen oder Unternehmen, die den Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr ausüben wollen, müssen
 - a) zuverlässig sein,
 - b) die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen,
 - c) die Voraussetzungen der fachlichen Eignung erfüllen.

Ist der Antragsteller eine natürliche Person und erfüllt er nicht die unter Buchstabe c geforderte Voraussetzung, so können die zuständigen Behörden ihn dennoch zur Ausübung des Berufs des Verkehrsunternehmers zulassen, sofern er diesen zuständigen Behörden eine andere Person benennt, welche die unter den Buchstaben a und c geforderten Voraussetzungen erfüllt und den Verkehrsbetrieb ständig und tatsächlich leitet.

Ist der Antragsteller ein Unternehmen, so müssen die unter den Buchstaben a und c geforderten Voraussetzungen von einer der natürlichen Personen erfüllt werden, die das Verkehrsunternehmen ständig und tatsächlich leiten. Die Mitgliedstaaten können verlangen, daß auch andere Angehörige des Unternehmens die unter Buchstabe a genannte Voraussetzung erfüllen.

2. Bis eine Koordinierung erfolgt ist, legt jeder Mitgliedstaat die Anforderungen fest, denen der Antragsteller und gegebenenfalls die natürlichen Personen im Sinne von Absatz 1 hinsichtlich der Zuverlässigkeit entsprechen müssen.
3. Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist gegeben, wenn die zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung des Betriebes erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind. Bis eine Koordinierung erfolgt ist, bestimmt jeder Mitgliedstaat, welche Vorschriften und welche Modalitäten des Nachweises hierfür festgelegt werden können.
4. Die Voraussetzungen der fachlichen Eignung sind erfüllt, wenn Kenntnisse auf den in der Liste im Anhang angeführten Sachgebieten vorhanden sind, die von der von dem jeweiligen Mitgliedstaat dafür bestellten Behörde oder Stelle festgestellt worden sind. Die erforderlichen Kenntnisse können entweder durch den Besuch von Lehrgängen oder durch praktische Erfahrung in einem Verkehrsbetrieb oder durch eine Kombi-

nation beider Systeme erworben werden. Die Mitgliedstaaten können die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschuldiplome, die gute Kenntnisse auf den in der Liste im Anhang angeführten Sachgebieten gewährleisten, von der Anwendung dieser Vorschrift ausnehmen.

Als Nachweis der fachlichen Eignung muß eine Bescheinigung vorgelegt werden, die von der im Unterabsatz 1 genannten Behörde oder Stelle ausgestellt worden ist. Diese Bescheinigung wird von allen Mitgliedstaaten anerkannt.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, unter denen ein Unternehmen des Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehrs abweichend von Artikel 3 Abs. 1 im Falle des Ablebens oder der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit der natürlichen Person, die die Tätigkeit des Verkehrsunternehmers ausübt, oder der natürlichen Person, die die in Artikel 3 Abs. 1 Buchstaben a und c geforderten Voraussetzungen erfüllt, einstweilig während eines Zeitraums von höchstens einem Jahr – der in ausreichend begründeten Sonderfällen um höchstens sechs Monate verlängert werden kann – fortgeführt werden darf.
2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch ausnahmsweise in bestimmten Sonderfällen die Fortführung des Verkehrsbetriebs durch eine Person, die die Voraussetzungen der fachlichen Eignung nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c nicht erfüllt, aber eine praktische Berufserfahrung von mindestens drei Jahren in der laufenden Geschäftsführung dieses Betriebes besitzt, endgültig zulassen.

Artikel 5

1. Natürliche Personen und Unternehmen, die nachweisen, daß sie den Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und/oder im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr vor dem 1. Januar 1979 in einem Mitgliedstaat auf Grund einer innerstaatlichen Regelung ausüben durften, sind davon befreit, nachzuweisen, daß sie den jeweils entsprechenden Bestimmungen des Artikels 3 genügen.
2. Natürliche Personen, die nach dem 31. Dezember 1975 und vor dem 1. Januar 1979
 - die Genehmigung erhalten haben, den Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr auszuüben, ihre fachliche Eignung aber auf Grund einer einzelstaatlichen Regelung nicht nachweisen mußten, oder

— benannt worden sind, um den Verkehrsbetrieb ständig und tatsächlich zu leiten,

müssen jedoch vor dem 1. Januar 1981 die Voraussetzungen der fachlichen Eignung nach Artikel 3 Abs. 4 erfüllen.

Das gleiche Erfordernis gilt in dem in Artikel 3 Abs. 1 Unterabsatz 3 genannten Fall.

Artikel 6

1. Die Entscheidung, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf Grund der gemäß dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen erlassen werden und durch die ein Antrag auf Zulassung zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr abgelehnt wird, müssen mit Gründen versehen sein.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß die zuständigen Behörden die Zulassung zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüter- bzw. Binnenschiffspersonenverkehr zurücknehmen, wenn sie feststellen, daß die Voraussetzungen nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe a, b oder c nicht mehr

erfüllt sind, wobei sie jedoch gegebenenfalls eine ausreichende Frist für die Einstellung einer Ersatzperson gewähren müssen.

3. Die Mitgliedstaaten räumen den unter diese Richtlinie fallenden natürlichen Personen oder Unternehmen die Möglichkeit ein, im Falle der in den Absätzen 1 und 2 genannten Entscheidungen ihre Interessen in geeigneter Weise geltend zu machen.

Artikel 7

1. Die Mitgliedstaaten erlassen, nach Anhörung der Kommission, vor dem 1. Januar 1978 die zur Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere zur Durchführung von Artikel 3 Abs. 4 notwendigen Maßnahmen.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß die Feststellung der Kenntnisse nach Artikel 3 Abs. 4 zum erstenmal vor dem 1. Januar 1979 erfolgt.

Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Liste der unter Artikel 3 Abs. 4 fallenden Sachgebiete

Die Kenntnisse, die für die Feststellung der fachlichen Eignung zu berücksichtigen sind, müssen sich zumindest auf die in dieser Liste angeführten Sachgebiete erstrecken. Diese Sachgebiete müssen im einzelnen spezifiziert und von den zuständigen einzelstaatlichen Behörden festgelegt oder genehmigt werden. Personen mit einem Ausbildungsstand, der einer im Rahmen der Schulpflicht abgeschlossenen Ausbildung entspricht, müssen in der Lage sein, sich die entsprechenden Kenntnisse auf diesen Sachgebieten anzueignen.

A. Sachgebiete, deren Kenntnis für Verkehrsunternehmer erforderlich ist, die nur Beförderungen im innerstaatlichen Verkehr durchführen wollen

1. Recht

Für die Ausübung des Berufs erforderliche Kenntnisse im Zivil-, Handels-, Sozial- und Steuerrecht, insbesondere in bezug auf

- Verträge im allgemeinen,
- Beförderungsverträge, insbesondere die Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmers (Art und Grenzen),
- Handelsgesellschaften,
- Geschäftsbücher,
- Arbeitsregelung, soziale Sicherheit,
- Steueregelung.

2. Kaufmännische und finanzielle Betriebsführung

- Zahlungsverkehr und Finanzierungsverfahren,
- Berechnung der Gesteungskosten,
- Beförderungspreise und -bedingungen,
- kaufmännische Buchführung,
- Versicherungswesen,

- Ausstellung von Rechnungen,
- Hilfsgewerbetreibende des Verkehrs.

3. Zugang zum Markt

- Vorschriften für den Zugang zum Beruf und dessen Ausübung,
- Beförderungsdokumente.

4. Technische Normen und technischer Betrieb

- technische Merkmale der Schiffe,
- Wahl des Schiffes,
- Zulassung,
- Liegezeit und Überliegezeit.

5. Sicherheit

- Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Binnenschiffsverkehr,
- Unfallverhütung und bei Unfällen zu ergreifende Maßnahmen.

B. Sachgebiete, deren Kenntnis für Verkehrsunternehmer erforderlich ist, die Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführen wollen

- die unter Buchstabe A genannten Sachgebiete,
- Bestimmungen, die auf Grund einzelstaatlicher Rechtsvorschriften, gemeinschaftliche Regeln und internationale Übereinkommen und Abkommen für den Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Gemeinschaft und Drittländern gelten,
- Zollpraxis und -formalitäten,
- wichtigste Verkehrsregeln in den Mitgliedstaaten.

Begründung

Die Kommission ist der Auffassung, daß, wie im Straßenverkehr, einheitliche Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Binnenschiffsverkehrsunternehmers eingeführt werden sollten, um die Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrssystems auf der Grundlage eines gesunden Wettbewerbs sowie die Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit zu erleichtern. Eine qualitative Auslese der Bewerber für den Beruf des Verkehrsunternehmers fördert ein besseres Marktverhalten der Unternehmen und trägt zu einer qualitativen Verbesserung der zu den geringsten Kosten erbrachten Dienstleistungen bei.

Die Bestimmungen sollen sowohl für den innerstaatlichen als auch für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr gelten.

Diese Regeln umfassen die persönliche Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung. Sie sollen für alle Unternehmer des gewerblichen Verkehrs, jedoch nicht für Unternehmen gelten, die nur Beförderungen im Werkverkehr ausführen, da sie aufgrund ihrer Haupttätigkeit diese Voraussetzungen in der Regel schon erfüllen.

Die persönliche Zuverlässigkeit wird als notwendig betrachtet, da jeder Verkehrsnutzer, der einem Dritten einen Dienstleistungsauftrag erteilt, Sicherheiten erhalten soll.

Die finanzielle Leistungsfähigkeit soll die Aufnahme und die gesunde Führung des Betriebs sicherstellen. Sie soll insbesondere vermeiden, daß zu hohe Finanzierungslasten, die sich aus einem unverhältnismäßig großen Fremdkapitalanteil ergeben, die Sta-

bilität des Unternehmens beeinträchtigen oder den Verkehrsunternehmer veranlassen, unwirtschaftliche Beförderungen durchzuführen, um seinen Verpflichtungen nachkommen zu können.

Die fachliche Eignung ist als wichtigste Voraussetzung für den Zugang zum Beruf anzusehen. Die Verpflichtung, alle die Unternehmensführung und den Gestehungspreis betreffenden Fragen zu kennen, immer schwierigere Regelungen anzuwenden und ausreichende Kenntnisse über die Nachfrageentwicklung zu besitzen, stellen die Verkehrsunternehmer vor Schwierigkeiten, die sich, wenn sie nicht über angemessene Kenntnisse verfügen, auf das Unternehmen und den Markt nachteilig auswirken können.

Da es angezeigt erscheint, sich möglichst eng an den Aufbau der für den Straßenverkehr erlassenen Richtlinie zu halten, insbesondere verhältnismäßig erschöpfende Bestimmungen vorzuschlagen und eine ausführliche Liste der Sachgebiete aufzunehmen, deren Kenntnis erforderlich ist, und da die vorgeschlagenen Maßnahmen sich dadurch von jenen in Titel II des Vorschlags einer Verordnung über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr vom 29. November 1967¹⁾ völlig unterscheiden, ist die Kommission der Auffassung, daß die Bestimmungen von Titel II dieses Vorschlags infolgedessen als hinfällig betrachtet werden können und durch diesen Richtlinienvorschlag zu ersetzen sind.

¹⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 95 vom 21. September 1968

Teil 4

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstiger Befähigungsnachweise für die Beförderung von Personen und Gütern im Straßen- und Binnenschiffsverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 57,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß dem Vertrag ist seit Ablauf der Übergangszeit auf dem Gebiet der Niederlassung jede Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit untersagt. Der auf diese Weise verwirklichte Grundsatz der Inländerbehandlung wird insbesondere auf den Beitritt zu Berufsverbänden soweit angewandt, wie die Ausübung dieses Rechts zur Berufstätigkeit der Betroffenen gehört.

Gemäß Artikel 57 werden zur Erleichterung der Aufnahme und Ausübung selbständiger Tätigkeiten Richtlinien über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstiger Befähigungsnachweise sowie über die Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten erlassen.

Der Rat hat Richtlinien¹⁾ über die Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Personen- und Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr erlassen. Demnach ist für die unter diese Richtlinie fallenden Tätigkeiten die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstiger Befähigungsnachweise sicherzustellen. Betroffen sind von den in den vorstehenden Richtlinien genannten Unternehmen nur diejenigen, die Gesellschaften im Sinne von Artikel 58 des Vertrages sind.

Außerdem finden diese beiden Richtlinien auf bestimmte Gruppen von Verkehrsunternehmern keine Anwendung. Demnach ist es erforderlich, bestimmte Übergangsmaßnahmen vorzusehen, um die tatsächliche Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer zu fördern.

Um etwaigen Schwierigkeiten zu begegnen, muß in den Übergangsmaßnahmen als ausreichende Be-

dingung für den Zugang zu den betreffenden Tätigkeiten in den Aufnahmeländern, in denen Vorschriften über diese Tätigkeit bestehen, die tatsächliche Ausübung dieser Tätigkeit während eines angemessenen und naheliegenden Zeitraums im Herkunftsland zugelassen werden. Dadurch soll sichergestellt werden, daß der Begünstigte die fachliche Eignung besitzt, die der von Inländern geforderten Eignung entspricht.

Auf dem Gebiet von Beförderungen im Binnenschiffsverkehr erweist es sich als notwendig, die Niederlassungsfreiheit bis zur späteren Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Zugang zum Beruf durch Übergangsmaßnahmen zu fördern.

Auf dem Gebiet der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit ist als ausreichender Nachweis für den Zugang zu den genannten Tätigkeiten in einem Aufnahmeland eine Urkunde vorzulegen, die von einer zuständigen Behörde des Herkunftslandes des Verkehrsunternehmers ausgestellt wurde und aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind.

In bezug auf die fachliche Eignung muß die gemäß den Gemeinschaftsbestimmungen über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers ausgestellte Bescheinigung vom Aufnahmeland als ausreichender Nachweis anerkannt werden. Ist diese Bescheinigung nicht Vorschrift, so muß in den in Aussicht genommenen Maßnahmen als ausreichender Nachweis für den Zugang zu den genannten Tätigkeiten in einem Aufnahmeland, in dem Vorschriften über diese Tätigkeit bestehen, die Bescheinigung über die tatsächliche Ausübung des Berufs während eines angemessenen und naheliegenden Zeitraums im Herkunftsland zugelassen werden. Die praktische Erfahrung und gegebenenfalls die Berufsausbildung müssen in der Branche erworben sein, in der der Begünstigte sich im Aufnahmeland niederlassen will.

Soweit die Mitgliedstaaten auch bei abhängig Beschäftigten den Zugang zu den in dieser Richtlinie aufgeführten Tätigkeiten oder die Ausübung dieser Tätigkeiten vom Besitz der Berufskennntnisse und fachlichen Eignung abhängig machen, muß diese

¹⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 308 vom 19. November 1974

Richtlinie auch auf diese Personengruppe angewandt werden, um ein Hindernis für die Freizügigkeit der Arbeitnehmer auszuräumen und auf diese Weise die im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1612/68 des Rates vom 15. Oktober 1968 über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer innerhalb der Gemeinschaft erlassenen Maßnahmen zu ergänzen.

Aus dem gleichen Grund empfiehlt es sich, die vorgesehenen Bestimmungen über den Nachweis der Zuverlässigkeit und der Zahlungsfähigkeit auch auf abhängig Beschäftigte anzuwenden.

Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Übergangsmaßnahmen werden nichtig, wenn die Koordinierung der Bedingungen für den Zugang zu den genannten Tätigkeit sowie die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen obligatorischen Befähigungsnachweise verwirklicht worden sind —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten erlassen für die in Artikel 2 genannten Tätigkeiten die in dieser Richtlinie festgelegten Maßnahmen betreffend die Niederlassung von in Titel 1 des Allgemeinen Programms genannten natürlichen Personen und Gesellschaften, nachstehend Begünstigte genannt, in ihrem Hoheitsgebiet.
2. Diese Richtlinie ist auch auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten anwendbar, die gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1612/68 des Rates vom 15. Oktober 1968 über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer innerhalb der Gemeinschaft die in Artikel 2 genannten Tätigkeiten als abhängig Beschäftigte ausüben sollen.

Artikel 2

Diese Richtlinie gilt für die Tätigkeiten der Unternehmer für Personen- und Güterbeförderung im Straßen- und Binnenschiffsverkehr.

Artikel 3

1. Das Aufnahmeland erkennt hinsichtlich des Zugangs zu den in Artikel 2 genannten Tätigkeiten als ausreichenden Nachweis für die Zuverlässigkeit oder dafür, daß vorher kein Konkurs erfolgt ist, die Vorlage eines Strafregistrauszugs oder, in Ermangelung dessen, die Vorlage einer von einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des Heimat- oder Herkunftslandes des Verkehrsunternehmers ausgestellten gleichwertigen Urkunde an, aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind.

2. Wird diese Bescheinigung über die Zuverlässigkeit und darüber, daß kein Konkurs erfolgt ist, im Heimat- oder Herkunftsland nicht ausgestellt, so kann sie durch eine eidesstattliche Erklärung oder, falls es in dem Mitgliedstaat keine eidesstattliche Erklärung gibt, durch eine förmliche Erklärung ersetzt werden, die der Betreffende vor einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde, oder gegebenenfalls bei einem Notar aus dem Heimat- oder Herkunftsland abgegeben hat, der gegebenenfalls eine beglaubigte Bescheinigung dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung ausstellt. Die Erklärung darüber, daß kein Konkurs erfolgt ist, kann auch vor einem qualifizierten Berufsverband dieses Landes abgegeben werden.
3. Die gemäß Absatz 1 und 2 ausgestellten Bescheinigungen dürfen bei ihrer Vorlage nicht älter als drei Monate sein.

Artikel 4

Das Aufnahmeland erkennt als ausreichenden Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit die von Banken des Heimat- oder Herkunftslandes des Verkehrsunternehmers ausgestellten Bescheinigungen an.

Artikel 5

1. Hängt gemäß den Richtlinien des Rates vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des
 - Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (74/561/EWG)²⁾,
 - Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (74/562/EWG)³⁾,

der Zugang von den Voraussetzungen der fachlichen Eignung ab, erkennen die Mitgliedstaaten als ausreichenden Nachweis dieser Eignung, die in Artikel 3 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 74/561/EWG sowie in Artikel 2 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 74/562/EWG genannten Bescheinigungen an.

2. In bezug auf die in Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 74/561/EWG und in Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 74/562/EWG genannten natürlichen Personen und Unternehmen und, sofern diese Unternehmen Gesellschaften gemäß Artikel 58 des Vertrages sind, erkennen die Mitgliedstaaten

²⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 308 vom 19. November 1974, S. 18

³⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 308 vom 19. November 1974, S. 23

als ausreichenden Nachweis der fachlichen Eignung die Bescheinigung an, daß die betreffende Tätigkeit während eines Zeitraums von drei Jahren in einem Mitgliedstaaten ausgeübt wurde. Die Ausübung dieser Tätigkeit darf nicht mehr als zwei Jahre vom Zeitpunkt der Vorlage der Bescheinigung zurückliegen.

Artikel 6

1. Handelt es sich um Tätigkeiten, die in Artikel 5 dieser Richtlinie nicht genannt sind und in einem Mitgliedstaat vom Besitz allgemeiner gewerblicher bzw. fachlicher Eignungen abhängen, erkennt dieser Mitgliedstaat als ausreichenden Nachweis dieser Eignungen die Bescheinigung darüber, daß diese Tätigkeit in einem anderen Mitgliedstaat während eines Zeitraums von drei Jahren als selbständige bzw. als Tätigkeit eines Unternehmensleiters ausgeübt wurde, unter der Voraussetzung an, daß die Ausübung dieser Tätigkeit nicht mehr als zwei Jahre vom Zeitpunkt der Vorlage des Antrags zurückliegt.
2. Im Sinne von Absatz 1 gilt als Unternehmensleiter jede Person, die in einem Betrieb des entsprechenden Berufszweiges
 - a) entweder als Unternehmensleiter oder als Leiter einer Zweigstelle
 - b) oder als stellvertretender Unternehmer oder Unternehmensleiter tätig war, wenn diese

Tätigkeit eine der Verantwortlichkeit des vertretenen Unternehmers oder des Unternehmensleiters entsprechende Verantwortlichkeit einschließt.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten bezeichnen innerhalb der in Artikel 8 vorgesehenen Fristen die für die Ausstellung der in Artikel 3 sowie der in Artikel 5 Abs. 2 und in Artikel 6 Abs. 1 dieser Richtlinie genannten Urkunden zuständigen Behörden und Stellen und setzen die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

Artikel 8

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1978 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Begründung

1. Die Kommission hat in ihrer Mitteilung an den Rat vom 30. Oktober 1974 (Dok. SEK(74) 4024 endg.) betreffend die Auswirkungen des Urteils des Gerichtshofes vom 21. Juni 1974 in der Rechtssache 2/74 (Reyners/Belgischer Staat) auf die dem Rat zur Prüfung vorliegenden Vorschläge für Richtlinien auf dem Gebiet des Niederlassungsrechts unter anderem darauf hingewiesen, daß sie die bestehenden Richtlinienvorschläge für die Tätigkeiten des Straßenverkehrsunternehmers⁴⁾ gemäß Artikel 149 Abs. 2 dahin gehend berichtigen wird, daß sie ihre Rechtsgrundlage allein in Artikel 57 Abs. 1 haben und die Bestimmungen, die die Aufhebung der Beschränkungen des Niederlassungsrechts vorsehen, wegfallen.

Die Kommission erklärte, daß dieses Änderungsverfahren ebenfalls auf den Vorschlag einer Richtlinie zur Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit für Tätigkeiten der Beförderung auf Binnenwasserstraßen⁵⁾ angewendet wird.

2. Außerdem erließ der Rat am 12. November 1974⁶⁾ die Bestimmungen über die Koordinierung der Bedingungen des Zugangs zum Beruf des Personen- und Güterkraftverkehrsunternehmers. Die Richtlinienvorschläge betreffend das Niederlassungsrecht mußten demnach ebenfalls diesen Bestimmungen angepaßt werden. Da die Koordinierungsbestimmungen auf bestimmte Gruppen von Verkehrsunternehmern nicht angewandt werden und die genannte Koordinierung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

noch nicht verwirklicht ist, empfiehlt es sich außerdem, dies durch den Erlass von Übergangsmaßnahmen zu berücksichtigen. Auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt müssen bis zur späteren Koordinierung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf ebenfalls solche Maßnahmen eingeführt werden. Die Kommission wird unverzüglich einen Vorschlag für diese Koordinierung vorlegen.

3. Die Kommission ist der Ansicht, daß es möglich ist, eine globale Richtlinie mit Änderungen für alle berücksichtigten Verkehrssektoren zu erlassen und sie ersetzt demnach die unter Ziffer 1 genannten Richtlinienvorschläge durch den nachstehenden Richtlinienvorschlag.

4) Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit für die selbständigen Tätigkeiten des Güterkraftverkehrs (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 72 vom 17. Juni 1970, S. 10)

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit für die selbständigen Tätigkeiten der Personenbeförderung im Straßenverkehr (Amtsblatt C 72 vom 17. Juni 1970, S. 12)

5) Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit für die selbständigen Tätigkeiten der Güter- und Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 72 vom 17. Juni 1970, S. 15)

6) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 308 vom 19. November 1974

Vorschlag einer Verordnung (EWG) Nr. . . . des Rates vom . . . über die Preisbildung im internationalen Eisenbahngüterverkehr

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 Marktordnung für den Güterverkehr muß den Regeln der Marktwirtschaft folgen, um den optimalen Einsatz der Produktionsfaktoren zu gewährleisten. Diese Konzeption gilt vor allem auch für das Regime der Preise und Beförderungsbedingungen, das einen wesentlichen Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik gemäß den Verpflichtungen aus dem EWG-Vertrag darstellt.

Die Beförderungsentgelte und -bedingungen müssen infolgedessen von selbständigen und eigenverantwortlichen Verkehrsunternehmen bestimmt werden; sie sollen nicht länger durch die öffentliche Gewalt festgesetzt werden, die der Wirtschaft obligatorische Tarife auferlegt.

Diese politische Konzeption muß ausgehend von den gegenwärtigen Verhältnissen schrittweise verwirklicht werden; in einer ersten Etappe soll sie auf den internationalen Güterverkehr beschränkt werden.

Die Ausführung dieser Politik setzt im Bereich des Schienenverkehrs die Verankerung des Prinzips einer kaufmännischen Führung der internationalen Transporte durch die Eisenbahnunternehmen voraus.

Die Eisenbahnunternehmen müssen deshalb für die betroffenen Verkehrsleistungen das finanzielle Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen herstellen; diese Verpflichtung schließt jedoch den Ausgleich der Einnahmen innerhalb des Sektors und innerhalb einer mehrjährigen Rechnungslegung nicht aus.

Die Ausrichtung der Preisordnung für den internationalen Eisenbahngüterverkehr nach marktwirtschaftlichen Regeln muß den Unternehmen gestatten, die Frachten beweglich an die Selbstkosten und an die Marktlage anzupassen. Dementsprechend müs-

sen die Eingriffe der öffentlichen Gewalt in die Preisbildung auf diesen Märkten abgebaut werden, allerdings vorbehaltlich des Rechts der Mitgliedstaaten, den Eisenbahnunternehmen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 bestimmte Tarifpflichten aufzuerlegen.

Die gesetzlichen und administrativen Verfahren, die gegenwärtig noch in den nationalen Rechtsordnungen der öffentlichen Gewalt eine Mitbestimmung in der Preispolitik der Eisenbahnunternehmen ermöglichen, müssen deshalb den beabsichtigten neuen Verhältnissen angepaßt werden.

Die Gesamtheit dieser Maßnahmen wird in Richtung der Zielsetzung des Artikels 9 der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975 zur finanziellen Gesundung der Eisenbahnunternehmen beitragen, und zwar in einem Bereich ihrer Aktivitäten, der sich wegen seiner besonderen Merkmale für eine kaufmännische Geschäftsführung außergewöhnlich gut eignet.

Die Aufstellung direkter Tarife für den Eisenbahngüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten trägt dazu bei, die Wettbewerbsstellung der Eisenbahnen zu stärken und ihr Leistungsangebot bei der Kundenschaft attraktiver zu machen.

Die Gestaltung der Verkehrspreisordnung nach marktwirtschaftlichen Prinzipien führt dazu, den Tarifen nur noch eine Referenzfunktion beizulegen für die Bestimmung der Preise, die die Eisenbahnunternehmen und ihre Kunden frei vereinbaren können.

Im Rahmen einer solchen Marktorganisation muß die Initiative für die Aufstellung der direkten Tarife unter Berücksichtigung der Marktlage und der eigenwirtschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen selbst liegen.

Für den Fall, daß die Verhandlungen zwischen den Eisenbahnunternehmen über die Aufstellung oder Änderung von direkten Tarifen auf Schwierigkeiten stoßen, erscheint jedoch ein gemeinschaftsrechtliches Schiedsverfahren notwendig.

Um die Beachtung der einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts sicherzustellen, müssen die Kommission und die Mitgliedstaaten in der Lage sein, ausreichende Informationen über die tatsächlichen Frachten zu erhalten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den internationalen Güterverkehr folgender Eisenbahnunternehmen:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF),
- Coras Iompair Eireann (CIE),
- Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (FS),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
- British Railways Board (BRB),
- Northern Ireland Railways Company Ltd (NIR).

Artikel 2

1. Die Eisenbahnunternehmen bestimmen in eigener Verantwortung die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den internationalen Güterverkehr. Sie berücksichtigen dabei ihre Verpflichtungen aus dem EWG-Vertrag und dem EGKS-Vertrag.
2. In Übereinstimmung mit der Zielsetzung des Artikels 9 Abs. 1 der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975¹⁾ stellen die Eisenbahnunternehmen für die Gesamtheit ihres internationalen Güterverkehrs den Ausgleich zwischen den entsprechenden Ausgaben und Einnahmen her.
3. Die Vorschriften dieses Artikels berühren nicht das Recht der Mitgliedstaaten, gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69²⁾ den Eisenbahnunternehmen Tarifpflichten aufzuerlegen.
4. Bei der Lieferung der in Artikel 8 der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975¹⁾ vorgesehenen Unterlagen stellt das Eisenbahnunternehmen dem Staat auch detaillierte Angaben über die Ausführung der Verpflichtung gemäß Absatz 2 dieses Artikels zur Verfügung.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um in den nationalen Rechtsordnungen die Bestimmungen aufzuheben, die mit einer kommerziellen Führung des internationalen Güterverkehrs durch die Eisenbahnunternehmen unvereinbar sind; dies gilt insbesondere für die Vorschriften, die

die Beförderungsentgelte und -bedingungen einer vorherigen oder nachträglichen Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörden unterwerfen.

Artikel 4

1. Für den Eisenbahngüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten wird ein System direkter Referenztarife aufgestellt, die die Lage auf den betroffenen Märkten und die eigenwirtschaftlichen Interessen der Eisenbahnunternehmen berücksichtigen.
2. Die direkten Tarife gelten für die Beförderungen von Gütersendungen aufgrund eines durchgehenden Frachtvertrages nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtvertrag (CIM) auf Strecken, die in der Liste gemäß Artikel 59 CIM verzeichnet sind.
3. Die direkten Tarife werden als allgemeine oder als Ausnahmetarife aufgestellt. Sie können nach allen Kriterien differenziert werden, die ihrer Referenzfunktion gemäß sind.

Artikel 5

Die direkten Referenztarife geben Hinweise für die Bestimmung der Beförderungsentgelte, die die Eisenbahnunternehmen und die Verkehrsbenutzer je nach der Marktlage und ihren eigenwirtschaftlichen Interessen frei vereinbaren können.

Artikel 6

Die direkten Tarife werden aufgestellt, geändert oder aufgehoben in Verhandlungen zwischen den Eisenbahnunternehmen. Diese veröffentlichen die Maßnahmen in ihren Tarifanzeigern.

Artikel 7

1. Führen die Verhandlungen gemäß Artikel 6 nicht zu einem Abschluß, so legen die interessierten Eisenbahnunternehmen den Sachverhalt der Kommission vor.
2. Innerhalb einer Frist von einem Monat nach Eingang der Mitteilung gemäß Absatz 1 erläßt die Kommission nach Anhörung des Ausschusses gemäß Artikel 6 Abs. 1 a der Verordnung (EWG) Nr. . . .³⁾ eine Entscheidung über die fragliche Tarifmaßnahme. Sie stellt diese Entscheidung den

¹⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 152/3 vom 12. Juni 1975

²⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156/1 vom 28. Juni 1969

³⁾ Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten.

in Betracht kommenden Eisenbahnen zu, gibt sie den Mitgliedstaaten bekannt und veröffentlicht sie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften.

3. Die Entscheidung der Kommission wird einen Monat nach ihrer Veröffentlichung wirksam, sofern nicht vor Ablauf dieser Frist ein Mitgliedstaat den Rat mit der Angelegenheit befaßt. Der Rat entscheidet hierüber mit qualifizierter Mehrheit binnen eines Monats nach Eingang des Antrags; er veröffentlicht diese Entscheidung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften.

Artikel 8

1. Die Eisenbahnunternehmen erteilen der Kommission und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf deren Verlangen alle Auskünfte über die im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten angewandten Beförderungsentgelte und -bedingungen.
2. Die Kommission stellt erforderlichenfalls ein einheitliches Rahmenprogramm für diese Auskünfte auf.

3. Die bei der Ausführung dieser Verordnung erhaltenen Auskünfte unterliegen der Geheimhaltungspflicht.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten gewähren einander und der Kommission Beistand bei der Ausführung dieser Verordnung.

Artikel 10

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Artikel 11

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1978 in Kraft.

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

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

1. In ihrer Mitteilung vom 24. Oktober 1973 hat die Kommission vorgeschlagen, für die Verkehrswirtschaft schrittweise eine Ordnung einzuführen, die geeignet ist, den wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Erfordernissen der Gemeinschaft zu den geringstmöglichen Kollektivkosten zu genügen. Die Kommission hat dort ihre Überzeugung unterstrichen, daß hierfür grundsätzlich eine marktwirtschaftliche Konzeption das wirksamste Instrument für einen optimalen Einsatz der Produktionsfaktoren darstellt und auch für die Ordnung der Güterverkehrsmärkte die gültige politische Leitlinie bleibt.

In dem dreijährigen Aktionsprogramm, das die Kommission im zweiten Teil jener Mitteilung vorgestellt hat, hat sie deshalb für den Güterverkehr eine Anzahl von Maßnahmen angekündigt mit dem Ziele, diese Märkte nach Regeln zu ordnen, die einerseits einen gesunden Wettbewerb gewährleisten und andererseits diejenigen obrigkeitlichen Eingriffe zulassen, die gegebenenfalls zur Korrektur des freien Spiels der Marktkräfte notwendig werden könnten.

2. Im Rahmen einer solchen Marktordnung kann die Funktion des Beförderungspreises nicht länger mittels Tarifen erfüllt werden, die der Staat den Unternehmen auferlegt. Vielmehr müssen die Verkehrsunternehmen selbst alle mit der Geschäftsführung verbundenen Entscheidungen treffen können; sie sollen insbesondere auch selbständig sein für ihre eigene Preispolitik, um jederzeit in der Lage zu sein, die Beförderungsentgelte beweglich den Selbstkosten der Leistungen und den Marktverhältnissen anzupassen.

3. Um jedoch einen brutalen Bruch mit dem geltenden Tarifsysteem zu vermeiden, erscheint es notwendig, in mehreren Etappen vorzugehen.

Für den ersten Schritt soll daher die Beseitigung der Zwänge, die gegenwärtig noch einer freien Bildung der Beförderungsentgelte im Wege stehen, auf den internationalen Verkehr beschränkt werden. Schon jetzt muß aber die Ausdehnung dieses Regimes auf die nationalen Märkte in einem späteren Abschnitt der gemeinsamen Verkehrspolitik im Auge behalten werden.

4. Für die Verwirklichung der hier nur skizzierten Konzeption im internationalen Eisengüterverkehr ist es zunächst notwendig, das Prinzip zu verankern, daß dieser Sektor zum kommerziellen Bereich der Eisenbahnaktivitäten gehört. Die Anerkennung dieses Grundsatzes bringt für die Eisenbahnen die Verpflichtung mit sich, Ausgaben und Einnahmen für die betroffenen Verkehrsleistungen im finanziellen Gleichgewicht zu halten. Dieses Gebot schließt jedoch

nicht den Ausgleich weder der Einnahmen innerhalb des Sektors, noch der finanziellen Ergebnisse mehrerer Geschäftsjahre aus.

5. Die Eigenständigkeit der Eisenbahnunternehmen für ihre Geschäfts- und Preispolitik in diesem Bereich setzt voraus, daß die nationalen Rechtsordnungen den Verhältnissen angepaßt, insbesondere daß alle Vorschriften entsprechend geändert werden, die heute noch eine vorherige oder nachträgliche Genehmigung von Beförderungsentgelten und -bedingungen vorsehen. Die Freiheit der Eisenbahnen in ihrer Geschäftsführung wird jedoch nichts am Recht der Mitgliedstaaten ändern, den Unternehmen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 öffentliche Tarifpflichten aufzuerlegen⁴⁾.

6. Die Bestimmungen der Artikel 2 und 3 dieser Verordnung müssen außerdem im Lichte der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975⁵⁾ zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und insbesondere deren Artikel 9 gesehen werden. Diese Vorschrift bestimmt, daß „das Eisenbahnunternehmen seine Preise mit dem Ziele einer Optimierung seiner finanziellen Ergebnisse und mit dem Blick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts“ festlegt.

Die hier vorgesehenen Maßnahmen haben vor allem auch zum Ziele, zu dieser Gesundung der Eisenbahnen beizutragen, und zwar zunächst in einem Bereich der Aktivität der Unternehmen, der wegen der Art-eigenheit seiner Transportleistungen sich in ganz besonderem Maße für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts anbietet.

7. Auf dieselbe Linie von Überlegungen stützen sich die Vorschriften der Verordnung, die für den internationalen Eisenbahngüterverkehr innerhalb der Gemeinschaft die Aufstellung direkter Tarife überall dort vorsehen, wo deren Einführung durch die eigenwirtschaftlichen Interessen der Eisenbahnen und die Marktlage gerechtfertigt ist. Derartige Tarife stellen in der Tat ein wirksames Instrument dar, die Wettbewerbsstellung der Eisenbahnen zu stärken und den Schienenverkehr bei den Verkehrsnutzern attraktiver zu machen.

8. Im einzelnen sieht die Verordnung die Einführung solcher Maßnahmen mit allgemeinem oder speziellem Geltungsbereich im bilateralen oder multilateralen Verbund als gemeinsame Unternehmerr-

⁴⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156/1 vom 28. Juni 1969

⁵⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 152/3 vom 12. Juni 1975

tarife durch die Eisenbahnen selbst vor. In Übereinstimmung mit der hier zugrundegelegten verkehrspolitischen Konzeption werden diese Tarife nicht mehr verbindlich sein. Sie sollen vielmehr nur noch eine Referenz darstellen für die Marktlage und die Selbstkosten berücksichtigenden individuellen Preisabsprachen. Die Einzelfracht kann also für jeden Transport zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Kunden frei vereinbart werden, ohne jeden Tarifzwang, unter dem einzigen Vorbehalt, die einschlägigen Vorschriften des nationalen und des Gemeinschaftsrechts zu beachten.

9. Die Inkraftsetzung dieser Verordnung bedingt eine Anpassung des Abkommens vom 21. März 1955 betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife für die Beförderung von Kohle und Stahl⁶⁾. Die Arbeiten für diese Revision sind im Gange.

II. Besondere Bemerkungen

Artikel 1

Die Bestimmung beschränkt den Geltungsbereich der Verordnung auf den internationalen Eisenbahngüterverkehr der großen Eisenbahnunternehmen der Mitgliedstaaten. Die Verordnung richtet sich also nicht an die sekundären Bahnen in einigen Mitgliedstaaten.

Artikel 2

Um die beabsichtigte Autonomie der Eisenbahnunternehmen für ihre Geschäftsführung sicherzustellen, müssen sie im Grundsatz die ausschließliche Verantwortung für die Frachten und Beförderungsbedingungen im internationalen Güterverkehr tragen. Diese prinzipielle Eigenständigkeit der Unternehmen läßt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 den Unternehmen öffentliche Tarifpflichten aufzuerlegen.

Gleichfalls in Richtung auf dieses Ziel einer kommerziellen Führung des internationalen Güterverkehrs und in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Artikels 9 § 1 der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen soll die Verpflichtung der Eisenbahnen wirken, für die Gesamtheit ihrer Verkehrsleistungen in diesem Bereich zwischen Ausgaben und Einnahmen das finanzielle Gleichgewicht herzustellen.

Artikel 3

Das Prinzip einer kommerziellen Führung des internationalen Güterverkehrs durch die Eisenbahnunternehmen bedingt konsequenterweise, daß die Mitgliedstaaten ihre Rechtsordnungen entsprechend anpassen durch Bereinigung aller diesem Grundsatz

konträren Vorschriften und insbesondere derjenigen Bestimmungen, die noch die Konzeption staatlicher Tarifhoheit über die Eisenbahnen ausdrücken.

Artikel 4

Für den internationalen Eisenbahngüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erscheint es angezeigt, die Bemühungen um die Einführung direkter Tarife dort zu beschleunigen, wo solche Preissysteme marktkonform sind und im eigenwirtschaftlichen Interesse der Eisenbahnen liegen.

Auch hier sollen diese Unternehmen selbst verantwortlich sein sowohl für die Aufstellung der Tarife als auch für die Wahl der Tariftechniken, die für eine weitestgehende Differenzierung der Maßnahmen nach den Besonderheiten der Transportleistungen eingesetzt werden können.

Artikel 5

Entsprechend der dieser Verordnung zugrundeliegenden allgemeinen preispolitischen Konzeption werden die direkten Tarife nicht mehr verbindlichen Charakter tragen. Sie geben lediglich Hinweise für die Frachtvereinbarungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und deren Kunden.

Artikel 6 und 7

Ebenfalls der allgemeinen wirtschaftspolitischen Linie dieser Verordnung folgend, wird die Initiative für die direkten Tarife zwar bei den Eisenbahnen liegen. Für den Fall, daß die Verhandlungen zwischen den Unternehmen auf Schwierigkeiten stoßen, erscheint es jedoch angebracht, ein Schiedsverfahren gemeinschaftsrechtlichen Charakters vorzusehen mit in erster Instanz der Kommission und in zweiter dem Rat als entscheidenden Organen.

Artikel 8

Um die im Interesse der Allgemeinheit liegende Aufgabe der Marktbeobachtung erfüllen zu können, müssen die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in der Lage sein, über die tatsächlich angewandten Frachten ausreichende Informationen zu erhalten.

Selbstverständlich werden die dabei erhaltenen Auskünfte Vertrauensschutz genießen.

Artikel 9 und 10

Ohne Bemerkungen.

⁶⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl vom 19. April 1955, S. 701

Teil 6

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates vom
zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3255 des Rates vom 19. Dezember 1974
zur Verlängerung und Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68
über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr
zwischen den Mitgliedstaaten

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:

Gemäß Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3255/74 des Rates vom 19. Dezember 1974 ist die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 1975 befristet.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat dem Rat neue Vorschläge für die Ordnung der Güterverkehrsmärkte vorgelegt. Die Preisordnung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs stellt einen wesentlichen Bestandteil dieser umfassenden

Konzeption dar; sie steht insbesondere mit den Vorschlägen für die Preisbildung auf den anderen Märkten des Güterverkehrs sowie für den Marktzugang in einem unlösbaren Zusammenhang.

Der zur Prüfung der gesamten Vorschläge notwendige Zeitraum macht es erforderlich, daß das durch die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3255/74, in Kraft gesetzte Tarifsystem um ein Jahr verlängert wird.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Das Datum „31. Dezember 1975“ in Artikel 1 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3255/74 wird ersetzt durch das Datum „31. Dezember 1976“.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1976 in Kraft.

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

Begründung

Die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates – nachstehend „VO“ genannt – ist gegenwärtig gemäß der VO (EWG) Nr. 3255/74 bis zum 31. Dezember 1975 befristet. Sollte der Rat vor diesem Datum eine Entscheidung über die Verlängerung der VO oder über ihre Ablösung durch eine andere Preisordnung nicht treffen, so würde dem geltenden obligatorischen Margentarifsystem die Grundlage im Gemeinschaftsrecht ersatzlos entzogen.

Die Kommission hat 1974 die Verlängerung der VO bis zum 31. Dezember 1976 vorgeschlagen. Sie ließ sich dabei von der Überlegung leiten, daß vor diesem Zeitpunkt eine fundierte, alle Elemente des Problems berücksichtigende Entscheidung des Rates über die künftige Preisordnung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs nicht zu erwarten sei. Als frühestes Datum für das Inkrafttreten einer Übergangs- oder Ersatzlösung erschiene vielmehr der 1. Januar 1977. Bis dahin sollte nach Auffassung der Kommission, um Brüche in der Entwicklung mit allen Nachteilen für die betroffenen Wirtschaftskreise zu vermeiden, das Tarifsysteem der VO aufrechterhalten werden. Die Kommission ist der Meinung, daß sich an dieser Situation nichts Wesentliches geändert hat.

Die Lage hat sich lediglich insofern entwickelt, als die Kommission seit Ende 1974 die Arbeiten für eine künftige Marktordnung des Güterverkehrs in der Gemeinschaft eingeleitet hat.

Die Preisordnung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr stellt einen wesentlichen Bestandteil dieser Konzeption dar. Sie sollte deshalb nicht isoliert von ihren Zusammenhängen insbesondere mit den Regeln für die Preisbildung auf anderen Verkehrsmärkten sowie für den Marktzugang gesehen werden. Eine politisch sachgerechte und den wirtschaftlichen Stellenwert des Problems ausschöpfende Entscheidung kann nur in einer globalen Sicht aller relevanten Tatsachen fallen.

Eine diesem Postulat gerecht werdende Meinungsbildung und Entscheidungsfindung im Rat über die künftige Preisordnung des internationalen Güterkraftverkehrs ist nach Meinung der Kommission, also frühestens im Laufe des Jahres 1976 abzuschließen. Die geltende VO in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 3255/74 des Rates vom 19. Dezember 1974 muß daher bis zum 31. Dezember 1976 verlängert werden.

Teil 7

**Vorschlag einer Verordnung (EWG) Nr. . . . des Rates vom . . .
über ein Referenztarifsystem im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten**

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 Marktordnung für den Güterverkehr muß den Regeln der Marktwirtschaft folgen, um den optimalen Einsatz der Produktionsfaktoren zu gewährleisten. Diese Konzeption gilt vor allem auch für das Regime der Preise und Beförderungsbedingungen, das einen wesentlichen Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik gemäß den Verpflichtungen aus dem EWG-Vertrag darstellt.

Die Beförderungsentgelte und -bedingungen müssen infolgedessen von den eigenverantwortlichen Verkehrsunternehmen selbst bestimmt werden; sie sollen nicht länger durch die öffentliche Gewalt festgesetzt werden, die der Wirtschaft obligatorische Tarife auferlegt.

Diese politische Konzeption kann jedoch nur schrittweise ausgeführt werden, um allzu scharfe Brüche mit den gegenwärtigen Preisordnungen zu vermeiden; für eine erste Etappe erscheint es angezeigt, ihre Verwirklichung auf den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu beschränken.

Für diese Transporte soll der Übergang von den gegenwärtig obligatorischen Tarifen zu einem Regime völlig freier Preisbildung über die Zwischenstation eines Referenztarifsystems führen.

Die Referenztarife müssen im Hinblick auf ihre Rolle für die Geschäftsführung der Verkehrsunternehmen die Kosten der entsprechenden Verkehrsleistung berücksichtigen.

Die Aufstellung der Entwürfe für Referenztarife mit lediglich Indikationsfunktion kann der Initiative der beteiligten Wirtschaftskreise überlassen werden.

Um jedoch einen Ausgleich sicherzustellen zwischen den Belangen von allgemeinem Interesse auf der einen und der notwendigen Eigenverantwortung

der beteiligten Wirtschaftskreise für die Aufstellung der Tarife auf der anderen Seite, sind deren Entwürfe einem Genehmigungsverfahren durch die Kommission zu unterwerfen, mit der Möglichkeit eines Schiedsspruches durch den Rat.

Die Kontrolle der Beachtung der einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts bedingt, daß die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Informationen über die tatsächlichen Beförderungspreise erhalten.

Es erscheint zweckmäßig, die am 31. Dezember 1976 in Kraft befindlichen verbindlichen Tarife Übergangsweise in unverbindliche Tarife umzuwandeln; für die Verkehrsverbindungen, für die derartige verbindliche Tarife zum genannten Datum nicht bestehen, muß den interessierten Wirtschaftsorganisationen eine ausreichend bemessene Frist zur Aufstellung der Referenztarife eingeräumt werden.

Aus wirtschaftlichen und technischen Gründen sind bestimmte Transporte von jedem Tarifsystem auszuschließen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften einschließlich der Beförderungen von Erzeugnissen, die unter den EGKS-Vertrag fallen; sie gilt auch, wenn das Gut auf einer Teilstrecke

— durch ein Drittland oder,

— ohne Umladung auf dem Fahrzeug, zur See, mit der Eisenbahn oder auf Binnenwasserstraßen

befördert wird.

Artikel 2

1. Für die Beförderungen nach Artikel 1 gilt ein System von Referenztarifen.
2. Die Referenztarife geben Hinweise für die Bestimmung der Beförderungsentgelte, die die Verkehrsnutzer und die Unternehmen der Verkehrswirtschaft je nach der Marktlage und nach ihren eigenwirtschaftlichen Interessen frei vereinbaren können.

Artikel 3

1. Das Referenztarifsystem besteht aus bilateralen oder multilateralen Tarifen.
2. Die Tarife werden als allgemeine oder als Ausnahmetarife aufgestellt; sie können nach allen Kriterien differenziert werden, die ihrer Referenzfunktion gemäß sind.
3. Die Tarife enthalten Frachtsatzzeiger sowie alle sonstigen Regeln, die für die Berechnung des Beförderungsentgeltes (Fracht und Nebentgelte) erforderlich sind.

Artikel 4

Die Referenztarife sind so zu gestalten, daß sie auf die Vereinbarung von Beförderungsentgelten hinwirken, die die Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen decken einschließlich der Aufwendungen für die Werbung und Abfertigung sowie eines angemessenen Gewinns; dabei sind die Verhältnisse in einem gut geführten Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit rationalisiertem Betriebsablauf zu berücksichtigen.

Artikel 5

1. Die Berufs-Organisationen des Güterkraftverkehrs der in Betracht kommenden Mitgliedstaaten stellen gemeinsam in bilateralen oder multilateralen Verhandlungen die Entwürfe der Referenztarife auf. Sie hören zu diesen Entwürfen die repräsentativen Organisationen der verladenden Wirtschaft und des Verkehrshilfsgewerbes sowie die Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs an.
2. Die Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs legen die Tarifentwürfe der Kommission und den Regierungen der beteiligten Mitgliedstaaten vor.
3. Die Regierungen benennen die in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Organisationen.

Artikel 6

1. Die Referenztarife werden in einem Verfahren gemäß den nachstehenden Vorschriften genehmigt.
2. Innerhalb einer Frist von einem Monat nach Eingang der Tarifentwürfe erläßt die Kommission nach Anhörung des Ausschusses gemäß Artikel 6, Abs. 1 a der Verordnung (EWG) Nr. . . .¹⁾ eine Entscheidung über die Genehmigung der Tarifentwürfe; sie veröffentlicht diese Entscheidung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften.

3. Die Entscheidung der Kommission wird einen Monat nach ihrer Veröffentlichung wirksam, sofern nicht vor Ablauf dieser Frist ein Mitgliedstaat den Rat mit der Angelegenheit befaßt hat. Der Rat entscheidet hierüber mit qualifizierter Mehrheit binnen eines Monats nach Eingang des Antrags; er veröffentlicht diese Entscheidung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften.
4. Sobald die Entscheidung über die Genehmigung der Entwürfe wirksam geworden ist, veranlassen die Regierungen der beteiligten Mitgliedstaaten die Veröffentlichung der Tarife.

Artikel 7

1. Das Verfahren der Artikel 5 und 6 gilt auch für Änderungen der Referenztarife.
2. Das Verfahren gemäß Absatz 1 gilt jedoch nicht für Tarifänderungen von geringer Bedeutung; derartige Maßnahmen werden von den Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs in ihren Tarifanzeigern veröffentlicht, nach Anhörung der repräsentativen Organisationen der verladenden Wirtschaft und des Verkehrshilfsgewerbes sowie der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs. Gegenstand und Modalitäten dieses vereinfachten Verfahrens bestimmt die Kommission nach Anhörung der Ausschüsse gemäß Artikel 6, Abs. 1 a und b der Verordnung (EWG) Nr. . . .¹⁾ innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

Artikel 8

Führen die Verhandlungen über die Aufstellung oder Änderung von Referenztarifen nicht zu einem Abschluß, so legen die interessierten Organisationen den Sachverhalt der Kommission vor. Die Entscheidung hierüber wird in entsprechender Anwendung des Artikels 6 nach dem dort vorgesehenen Verfahren getroffen.

Artikel 9

1. Die Verkehrsunternehmen erteilen der Kommission sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf deren Verlangen alle Auskünfte über die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr angewandten Beförderungsentgelte.
2. Die Kommission stellt erforderlichenfalls ein einheitliches Rahmenprogramm für diese Auskünfte auf.
3. Die bei der Ausführung dieser Verordnung erhaltenen Auskünfte unterliegen der Geheimhaltungspflicht.

¹⁾ Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten

Artikel 10

Die Kommission erstellt jährlich zum 1. Dezember nach Anhörung der Ausschüsse gemäß Artikel 6 Abs. 1 a und b der Verordnung (EWG) Nr. . . .²⁾ einen Bericht über die Entwicklung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Artikel 11

1. Bis zur Aufstellung von Referenztarifen nach den Vorschriften dieser Verordnung gelten die am 31. Dezember 1976 für den internationalen Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1174/78³⁾, zuletzt geändert durch Verordnung Nr. . . .⁴⁾, in Kraft befindlichen obligatorischen Margentarife übergangsweise ab 1. Januar 1977 als Referenztarife im Sinne dieser Verordnung. Die veröffentlichten Höchstsätze dieser Tarife bilden von diesem Zeitpunkt an die Frachtsatzzeiger gemäß Artikel 3 Absatz 3.
2. Für Beförderungen im Güterkraftverkehr, für die obligatorische Margentarife gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 nicht aufgestellt worden sind, müssen die Referenztarife spätestens zum 31. Dezember 1977 veröffentlicht werden. Zu diesem Zweck sind die Verhandlungen gemäß Artikel 5 unverzüglich nach Inkrafttreten dieser Verordnung einzuleiten. Führen sie bis zum 30. September 1977 nicht zu einem Abschluß, so ist die Kommission nach dem Verfahren gemäß Artikel 8 mit dem Sachverhalt zu befassen.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.
2. Die Kommission konsultiert auf Antrag eines Mitgliedstaates oder von Amts wegen die Mitglied-

staaten zu den Entwürfen der in Absatz 1 genannten Vorschriften.

3. Die Mitgliedstaaten gewähren einander und der Kommission Beistand bei der Ausführung dieser Verordnung.

Artikel 13

Folgende Beförderungen sind von jedem Tarifsysteem freigestellt:

- Beförderungen von Gütern eines Absenders an einen Empfänger bis zu einem Gesamtgewicht von 5 t,
- Beförderungen von Gütern auf Entfernungen unter 50 km,
- Beförderungen von Gütern, die in der Anlage zu dieser Verordnung aufgeführt sind,
- Beförderungen von lebenden Tieren,
- Beförderungen, die außergewöhnliche Transportmittel oder außergewöhnliche Verkehrsmaßnahmen erfordern.

Artikel 14

Die Vorschriften dieser Verordnung lassen die Verpflichtungen aus dem Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl unberührt.

Artikel 15

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1977 in Kraft.

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

²⁾ Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten

³⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194/1 vom 6. August 1968

⁴⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. . . . vom . . .

Anlage

**Anlage zur Verordnung (EWG) Nr. . . . über ein Referenztarifsystem
im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.**

Güter, deren Beförderung gemäß Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. . . . von jedem Tarifsysteem freigestellt sind.

- Die gelegentliche Beförderung von Gütern nach und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste,
- die Beförderung von Gepäck in Anhängern von Kraftfahrzeugen, mit denen bestimmungsgemäß Reisende befördert werden, und die Beförderung von Gepäck mit Fahrzeugen jeglicher Art nach und von Flughäfen,
- die Beförderung von Postsendungen,
- die Beförderung von beschädigten Fahrzeugen,
- die Beförderung von Müll und Fäkalien,
- die Beförderung von Tierkörpern zur Tierkörperbeseitigung,
- die Beförderung von Bienen und Fischbrut,
- die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder für gewerbliche Zwecke,
- die gelegentliche Beförderung von Gütern ausschließlich zur Werbung oder Unterrichtung,
- die Beförderung von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen,
- die Beförderung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Schaustellungen oder Jahrmärkten sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen,
- Beförderungen von Gold, Silber, Platin, Geld, Münzen und Papieren mit Geldwert, amtlichen Wertzeichen, Dokumenten, Edelsteinen oder echten Perlen,
- die Beförderung medizinischer Versorgungsgüter zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen),
- die Beförderung von Ersatzteilen für Hochseeschiffe.

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

1. In ihrer Mitteilung vom 24. Oktober 1973 hat die Kommission vorgeschlagen, für die Verkehrswirtschaft schrittweise eine Ordnung einzuführen, die geeignet ist, den wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Erfordernissen der Gemeinschaft zu den geringstmöglichen Kollektivkosten zu genügen. Die Kommission hat dort ihre Überzeugung unterstrichen, daß hierfür grundsätzlich eine marktwirtschaftliche Konzeption das wirksamste Instrument für einen optimalen Einsatz der Produktionsfaktoren darstellt und auch für die Ordnung der Güterverkehrsmärkte die gültige politische Leitlinie bleibt.

In dem dreijährigen Aktionsprogramm, das die Kommission im zweiten Teil jener Mitteilung vorgestellt hat, hat sie deshalb für den Güterverkehr eine Anzahl von Maßnahmen angekündigt mit dem Ziele, diese Märkte nach Regeln zu ordnen, die einerseits einen gesunden Wettbewerb gewährleisten und andererseits diejenigen obrigkeitlichen Eingriffe zulassen, die gegebenenfalls zur Korrektur des freien Spiels der Marktkräfte notwendig werden könnten.

2. Im Rahmen einer solchen Marktordnung kann die Funktion des Beförderungspreises nicht länger mittels Tarifen erfüllt werden, die der Staat den Unternehmen auferlegt. Vielmehr müssen die Verkehrsunternehmen selbst alle mit der Geschäftsführung verbundenen Entscheidungen treffen können; sie sollen insbesondere auch selbst verantwortlich sein für ihre eigene Preispolitik, um jederzeit in der Lage zu sein, die Beförderungsentgelte beweglich den Selbstkosten der Leistungen und den Marktverhältnissen anzupassen.

3. Für den internationalen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten hat der Rat mit seiner Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 vom 30. Juli 1968⁵⁾ versuchsweise ein System obligatorischer Margentarife in Kraft gesetzt.

Diese Preisordnung, die schon bei ihrer Einführung auf Schwierigkeiten stieß und infolgedessen nur mit erheblicher Verzögerung in die Wirklichkeit umgesetzt werden konnte, hat die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt. Es ist insbesondere für die Kontrolle und die Sanktionen der verbindlichen Tarife nicht möglich gewesen, zu einer einheitlichen Handhabung der Vorschriften innerhalb der gesamten Gemeinschaft zu gelangen.

4. Die Ordnung des Güterverkehrs nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen kann nur schrittweise verwirklicht werden. Damit Brüche im Übergang vom geltenden Regime obligatorischer Tarife zur freien Preisbildung vermieden werden, schlägt die Kommission als ersten Schritt auf diesem Wege ein

System von Referenztarifen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vor. Diese Tarife sollen lediglich eine Indikationsfunktion haben; die Selbstverantwortung der Verkehrsunternehmen für ihr Geschäftsgefahren und die Vertragsfreiheit für die Preisvereinbarungen schränkt dieses System in keiner Weise ein.

5. Die Verordnung betrifft also lediglich die Frachtbildung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs innerhalb der Gemeinschaft. Ihr Geltungsbereich erstreckt sich jedoch auf alle Güter einschließlich der unter den EGKS-Vertrag fallenden Erzeugnisse.

6. Die Verhandlungen für die Aufstellung der Tarife sollen von den Organisationen des gewerblichen Güterkraftverkehrs geführt werden; diese sollen die Verkehrsnutzer, das Verkehrshilfsgewerbe und die Gewerkschaften hieran beteiligen. Es erscheint notwendig, den auf diese Weise innerhalb der betreffenden Wirtschaftskreise selbst erstellten Tarifen einen offiziellen Charakter in Form einer Genehmigung nach einem gemeinschaftsrechtlichen Verfahren beizulegen. Dieses Verfahren verspricht zwei wesentliche Anforderungen, um das System miteinander in Einklang zu bringen: Einerseits die Notwendigkeit, für die Preisordnung das Element der Selbstverwaltung durch das Gewerbe sicherzustellen, andererseits das Bedürfnis, auch hier für die Wahrung des öffentlichen Interesses zu sorgen.

7. Bei der Erfüllung der Aufgaben, die ihr auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen des internationalen Güterkraftverkehrs im allgemeinen und des Referenztarifsystems im besonderen übertragen sind, wird die Kommission durch die beiden beratenden Organe unterstützt werden, die in der Verordnung des Rates (EWG) Nr. ... vom ... vorgesehen sind.⁶⁾

II. Besondere Bemerkungen

Artikel 1

Die Bestimmung definiert den Geltungsbereich der Verordnung. Dieser erstreckt sich auf alle Transporte des gewerblichen Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten, einschließlich der Beförderungen von EGKS-Erzeugnissen, des Transitverkehrs durch dritte Länder sowie der Straßenverkehrsleistungen, die ohne Umladung des Gutes unter

⁵⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194/1 vom 6. August 1968

⁶⁾ Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten.

Inanspruchnahme anderer Verkehrsmittel erbracht werden. Die Verordnung gilt also auch für die grenzüberschreitenden Straßentransporte, die teilweise den Seeweg benutzen (Roll on – Roll off).

Artikel 2

Die Bestimmung legt den Grundsatz fest, daß für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ein System von Referenztarifen gilt. Außerdem präzisiert sie den Charakter dieser Tarife dahin, daß damit lediglich Hinweise für die vertraglichen Absprachen über die Beförderungsentgelte gegeben werden sollen. Verkehrsnutzer und Verkehrsunternehmen bleiben frei, selbst die Entgelte je nach Marktlage und ihren eigenwirtschaftlichen Interessen zu bestimmen.

Artikel 3

Die jüngsten Erfahrungen mit Tarifsystemen zeigen einen Trend zu einer zunehmenden Differenzierung dieser Maßnahmen auf. Eine weitgehende Differenzierung wird auch für die Referenztarife angestrebt werden müssen, wenn sie ihre Funktion für die Bildung der Beförderungsentgelte auf den verschiedenen Verkehrsmärkten wirksam erfüllen sollen.

Artikel 4

Damit die Referenztarife in der Praxis die ihnen zugedachte Funktion erfüllen, müssen sie zwar soweit wie möglich die tatsächliche Lage auf den Verkehrsmärkten widerspiegeln, gleichzeitig sollen sie jedoch Beförderungsentgelte stimulieren, die der unternehmerischen Zielsetzung jeder Preisfixierung entsprechen, d. h. die Deckung der Selbstkosten und die Erzielung eines angemessenen Gewinns ermöglichen.

Artikel 5

Die Bestimmung regelt das Verfahren der Tariffestsetzung.

In der Absicht, das Hineinregieren der öffentlichen Gewalt in die Verkehrswirtschaft möglichst zu beschränken, geht die Verordnung von dem Grundsatz aus, daß die Verantwortung für die Aufstellung der Referenztarife den Organisationen des Güterkraftverkehrs zu übertragen ist. Diese sollen die in Betracht kommenden interessierten sozio-ökonomischen Gruppen angemessen konsultieren.

Die Übermittlung der Tarifentwürfe an die Regierungen und an die Kommission ist notwendig nicht nur für das weitere in Artikel 6 vorgesehene Verfahren, sondern auch mit dem Ziele, auf diese Weise die Übereinstimmung der Tarife mit allen einschlägigen Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

Artikel 6

Damit dem System der Referenztarife ein gewisser „öffentlicher“ Charakter verliehen werden kann, der gegenwärtig noch erforderlich erscheint, um die hier

angebaute Entwicklung der Verkehrspreispolitik in Übereinstimmung mit den Interessen des Gemeinwohls zu halten, sieht die Bestimmung die Genehmigung der Tarifentwürfe in einem gemeinschaftsrechtlichen Verfahren vor.

Es erscheint zweckmäßig, diese Verwaltungsaufgabe der Kommission zu übertragen, vorbehaltlich der Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, den Rat als Schiedsrichter anzurufen.

Artikel 7

Das Verfahren für die Aufstellung der Tarife ist zweckmäßigerweise auch auf wichtige Tarifänderungen anzuwenden. Dagegen kann für Tarifmaßnahmen von geringerer Bedeutung ein vereinfachtes Verfahren vorgesehen werden; es wird sich im wesentlichen auf ausreichende Konsultationen zwischen den betroffenen sozio-ökonomischen Gruppen beschränken.

Innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung soll die Kommission den Gegenstand und die Modalitäten dieses vereinfachten Verfahrens für Tarifänderungen präzisieren.

Artikel 8

Es ist notwendig, für den Fall, daß die Verhandlungen über die Aufstellung oder die Änderung von Referenztarifen durch die Organisationen des Güterkraftverkehrs unter Beteiligung der interessierten Wirtschaftskreise nicht abgeschlossen werden können, ein Schiedsverfahren vorzusehen. Für derartige Sachverhalte bestimmt die Vorschrift, daß die Angelegenheit der Kommission vorgelegt werden soll. Für das weitere Verfahren findet Artikel 6 entsprechende Anwendung.

Artikel 9

Um ihre Aufgaben bei der Marktbeobachtung in Übereinstimmung mit den Interessen der Allgemeinheit ausüben zu können, müssen die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten über ausreichende Befugnisse zur Sammlung von Informationen über die tatsächliche Preisgestaltung im Rahmen des Referenztarifsystems verfügen können.

Artikel 10

Die Kommission wird jährlich einen Bericht über die Entwicklung der Frachten und Beförderungsbedingungen im internationalen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erstellen. Sie wird in die Erfüllung dieser Aufgabe auch die beiden Konsultativorgane einschalten, die gemäß der Verordnung (EWG Nr. ... des Rates vom ...) eingerichtet werden.

7) Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten.

Artikel 11

Um einen reibungslosen Übergang von den jetzigen obligatorischen Margentarifen zu dem neuen Tarifsysteem für den internationalen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen, erscheint es zweckmäßig, die Ende 1976 bestehenden verbindlichen Tarife zum 1. Januar 1977 in unverbindliche Referenztarife umzuwandeln.

Für die Verkehrsverbindungen, für die bisher obligatorische Tarife nicht aufgestellt worden sind, sollen die Referenztarife spätestens zum 31. Dezember 1977 eingeführt werden. Diese zusätzliche Frist ist notwendig, um die in Betracht kommenden Verkehrsmärkte, für die bisher keinerlei Tarifsysteme bestanden, mit der neuen Preisordnung vertraut zu machen. Um die Einhaltung der Frist zu gewährleisten, müssen die Verhandlungen zwischen den Wirtschaftsorganisationen spätestens zum 30. September 1977 beendet sein; nur auf diese Weise kann das anschließende Genehmigungsverfahren durch die Kommission vor dem 31. Dezember 1977 abgeschlossen werden.

Artikel 12

Die Ausführung der Verordnung erfordert gesetzgeberische und administrative Akte in den Mitgliedstaaten. Diese Maßnahmen müssen rechtzeitig getroffen werden.

Die Entwürfe der nationalen Maßnahmen sind der Kommission vorzulegen, die von Amts wegen oder auf Antrag die Mitgliedstaaten hierzu konsultieren kann.

Wie üblich sieht die Bestimmung vor, daß sich die Regierungen gegenseitig und der Kommission Amtshilfe leisten im Hinblick auf das gemeinsame Ziel einer möglichst funktionsgerechten Ausführung des Referenztarifsystems.

Artikel 13

Es erscheint angebracht, bestimmte Transporte von jedem Tarifsysteem, gleich welcher Art, freizustellen, sei es wegen ihrer geringen wirtschaftlichen Bedeutung (z. B. geringes Gewicht, kurze Entfernungen), ihrer Besonderheiten (z. B. bestimmte Güter, die in den Anhängen I und II der ersten Richtlinie des Rates über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr [gewerblicher Güterkraftverkehr] erwähnt sind), sei es wegen der technischen Schwierigkeiten einer Tarifikation (z. B. die Transporte lebender Tiere oder die Beförderungen, die außergewöhnliche Transportmittel oder außergewöhnliche Verkehrsmaßnahmen erfordern).

Artikel 14 und 15

Keine Bemerkungen.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten

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:

Zur Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens der Märkte des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten muß ein ständiges Marktbeobachtungssystem eingeführt werden mit dem Ziel, alle verfügbaren Angaben und Auskünfte über die Situation der Märkte zusammenzustellen und auszuwerten sowie eine Vorausschätzung der kurz- und mittelfristigen Entwicklungstendenzen des Verkehrsangebots und der Verkehrsnachfrage zu erstellen.

Da dieses System eine der Grundlagen der Ordnung der Verkehrsmärkte darstellt, muß es auf Gemeinschaftsebene unter Mitwirkung der nationalen Behörden sowie der Berufsorganisationen und der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs eingerichtet werden. Es muß eine Kenntnis der Marktverhältnisse vermitteln und die Voraussetzungen dafür schaffen, die Orientierungen der Verkehrsmärkte zu ermitteln und die verfügbaren Angaben in den Vorausschätzungen auf die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazitäten zusammenfassend darzustellen.

Diese Vorausschätzungen müssen als Anhaltspunkte für die Investitionsentscheidungen der Unternehmen und für die ständige Marktbeobachtung durch die zuständigen Stellen dienen.

Im Rahmen dieses Systems müssen Stichprobenerhebungen auf einzelnen Verkehrsmärkten oder Teilmärkten durchgeführt werden können.

Bei der Durchführung der ihr im Rahmen der Marktbeobachtung des Verkehrs obliegenden Aufgaben muß die Kommission sich die aktive Mitarbeit des Gewerbes, der Verkehrsnutzer und der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs sowie der Behörden der Mitgliedstaaten sichern können. Es erscheint daher erforderlich, bei der Kommission bera-

tende Ausschüsse einzurichten, die sich aus Vertretern der Verkehrsunternehmer, der Verkehrsnutzer, der Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs, der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs und aus Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten zusammensetzen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Zur Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens der Märkte des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftwagenverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten wird ein Marktbeobachtungssystem für diese Märkte eingeführt.
2. Dieses System umfaßt:
 - die Analyse der Märkte
 - die Vorausschätzung der kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazitäten.

Die Verwaltung dieses Systems wird der Kommission übertragen; sie wird dabei von den beratenden Ausschüssen nach Artikel 6 unterstützt.

Artikel 2

1. Die Analyse umfaßt die Beurteilung der Lage der Verkehrsmärkte und der Entwicklungstendenzen der Verkehrsmärkte mittels einer Reihe von Indikatoren, vor allem betreffend
 - das Verhältnis zwischen Verkehrsangebot und -nachfrage,
 - die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen,
 - die Kapazitätsauslastung und den Beschäftigungsgrad.
- Hierbei werden insbesondere berücksichtigt:
- das Niveau der Beförderungsentgelte,
 - der durchschnittliche Nutzungsgrad der Verkehrskapazität,
 - die Zahl der Betriebseinstellungen und der Konkursfälle bei Verkehrsunternehmen,
 - die Zahl der Arbeitslosen im Verkehrssektor.

2. Die Kommission erstellt jährlich einen Bericht über die Lage und die Entwicklungstendenzen der Verkehrsmärkte. Dieser Bericht wird zum ersten Mal am . . . erstellt ¹⁾).

Artikel 3

1. Die Vorausschätzung der kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazitäten umfaßt die Ermittlung
 - des Güterverkehrsbedarfs zwischen den Mitgliedstaaten, aufgeteilt nach Verkehrsträgern,
 - der Kapazitätsentwicklung im Güterkraft-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr.

Dabei werden vor allem berücksichtigt:

- die im Programm für mittelfristige Wirtschaftspolitik enthaltenen Orientierungen und die Untersuchungen über die voraussichtliche Entwicklung entsprechend dem Beschluß des Rates vom 18. Februar 1974 zur Einsetzung eines Ausschusses für Wirtschaftspolitik ²⁾;
 - die im Rahmen der Regionalpolitik der Gemeinschaft aufgestellten Orientierungen und Programme gemäß der Verordnung des Rates vom 18. März 1975 über die Errichtung eines Europäischen Fonds für regionale Entwicklung ³⁾,
 - die voraussichtliche Entwicklung der Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der Entwicklung der gewerblichen und landwirtschaftlichen Produktion und der strukturellen Veränderungen der Nachfrage,
 - die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und deren Nutzungsgrad.
2. Die Vorausschätzungen nach Absatz 1 werden in Form von Berichten erstellt, die jährlich, zum ersten Mal bis zum 1. Januar . . . ¹⁾ vorgelegt werden.

Diese Berichte enthalten jeweils eine Vorausschau auf die nächsten fünf Jahre.

Die Vorausschätzungen werden jährlich überprüft und gegebenenfalls entsprechend den tatsächlichen Marktverhältnissen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Analyse nach Artikel 2 berichtet.

Artikel 4

1. Die Kommission kann bei der Wahrnehmung der ihr gemäß Artikel 2 und 3 übertragenen Aufgaben nach Anhörung der Ausschüsse gemäß Artikel 6 Abs. 1 und nach einem von ihr aufgestellten Programm Stichprobenuntersuchungen bei den Verkehrsunternehmen, den Verkehrsnutzern und den Spediteuren auf bestimmten

Märkten oder Teilmärkten vornehmen oder die Mitgliedstaaten um die Durchführung dieser Erhebungen ersuchen.

2. Die bei der Anwendung des Artikels 4 erlangten Kenntnisse dürfen nur zu dem mit der Auskunft verfolgten Zweck verwendet werden.
3. Die Kommission sowie ihre Beamten und sonstigen Bediensteten sind verpflichtet, nicht in Form persönlicher Mitteilungen Kenntnisse preiszugeben, die sie bei Anwendung dieser Verordnung erlangt haben und die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen.

Artikel 5

1. Die Berichte nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 werden von der Kommission nach Anhörung der Ausschüsse gemäß Artikel 6 Abs. 1 erstellt.
2. Sie werden zur Verfügung gestellt:
 - den übrigen Organen der Gemeinschaften,
 - den Regierungen der Mitgliedstaaten.
 - dem aufgrund von Artikel 83 des Vertrags eingesetzten Beratenden Ausschuss für Verkehr.

Artikel 6

1. Bei der Kommission werden zu ihrer Unterstützung bei der Durchführung der Aufgaben, die ihr mit dieser Verordnung übertragen werden, gebildet
 - a) ein beratender Ausschuss, der sich aus Vertretern der gewerblichen Verkehrsunternehmen, der Verkehrsnutzer, der Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs sowie Vertretern der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs zusammensetzt;
 - b) ein beratender Ausschuss, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt.
2. Die Ausschüsse gemäß Absatz 1 geben der Kommission entweder auf deren Ersuchen oder von sich aus Stellungnahmen ab über alle Probleme im Zusammenhang mit dem Funktionieren der Märkte des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten.

¹⁾ Es wird vorgeschlagen, eine Frist von einem Jahr vom Zeitpunkt der Einsetzung der beratenden Ausschüsse festzusetzen.

²⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 63 vom 5. März 1974

³⁾ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 73 vom 21. März 1975

Artikel 7

Innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung an erläßt die Kommission die Maßnahmen betreffend

- Form, Inhalt und Modalitäten der Analysen nach Artikel 2, insbesondere der Indikatoren;
- die beratenden Ausschüsse nach Artikel 6 Abs. 1.

Artikel 8

1. Die Mitgliedstaaten erlassen innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung an und nach Anhörung der Kommission die zum Vollzug dieser Verordnung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Diese Vorschriften betreffen unter anderem

die Organisation, das Verfahren und die Kontrollinstrumente; Sanktionen im Fall von Verstößen sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung der der Kommission aufgrund von Artikel 2 übertragenen Aufgaben.

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission bei der Durchführung der ihr aufgrund dieser Verordnung übertragenen Aufgaben.

Artikel 9

Diese Verordnung tritt am . . . in Kraft.

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

Begründung

1. In ihrer Mitteilung an den Rat vom 25. Oktober 1973 über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁴⁾ hat die Kommission die stufenweise Verwirklichung eines gemeinschaftlichen Verkehrssystems vorgeschlagen, das den Erfordernissen der Wirtschaftsunion entsprechen und ein reibungsloses Funktionieren der Verkehrsmärkte ermöglichen soll.

Nach der Konzeption dieser Kommissionsmitteilung muß die Rolle der öffentlichen Instanzen und der Verkehrsunternehmen deutlicher in dem Sinne definiert werden, daß es den Verkehrsmärkten ermöglicht werden soll, innerhalb des behördlich festgelegten Rahmens und vorbehaltlich der notwendigen Korrekturmaßnahmen frei zu funktionieren.

2. In ihrer Gesamtmitteilung über alle Vorschläge im Zusammenhang mit dem Funktionieren der Verkehrsmärkte umreißt die Kommission das von ihr als erforderlich erachtete Gesamtkonzept für die Endstufe, in der die Selbstverantwortung der Verkehrsunternehmen verwirklicht wäre und die Eingriffe der öffentlichen Instanzen beschränkt würden auf die Fälle ernster Marktstörungen und auf sonstige Sachverhalte, für die derartige Interventionen zur Berücksichtigung sozialer, wirtschaftlicher oder gemeinschaftlicher Interessen erforderlich sind.

Die Kommission legt auch dar, weshalb sie eine Übergangsperiode vorgesehen hat, in der die neuen Regeln nur den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten betreffen würden und die Freiheit der Verkehrsunternehmen in bezug auf Fahrzeuginvestitionen und die Preisbildung noch beschränkt wäre.

3. Zur Vorbereitung der Ordnung der Verkehrsmärkte in der Endstufe sowie zur Bestimmung des Entwicklungsrhythmus dieser Ordnung in Richtung auf das Endziel hält die Kommission es daher für erforderlich, unverzüglich ein System für die Marktbeobachtung einzuführen.

4. Das Marktbeobachtungssystem muß ständig Angaben und Auskünfte über die Situation der Märkte sowie die kurz- und mittelfristigen Entwicklungstendenzen des Bedarfs der Verkehrsnutzer und der verfügbaren Verkehrskapazitäten liefern.

5. Von diesen Erwägungen ausgehend erscheint es der Kommission angezeigt, eine Reihe von Indikatoren festzusetzen, anhand deren es möglich ist, ständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Be-

rufsverbänden zu verfolgen und in regelmäßigen Zeitabständen Berichte über die voraussichtliche Entwicklung des Angebots und der Nachfrage im Verkehr zu erstellen.

Diese Berichte oder Prognosen sind für alle beteiligten Instanzen bestimmt, d. h. die Gemeinschaftsorgane, die Mitgliedstaaten und die repräsentativen Organisationen der Verkehrsunternehmen, um ihnen eine brauchbare wirtschaftliche Grundlage für ihre Entscheidungen zu geben.

Diese Vorausschätzungen werden im übrigen im Rahmen der Marktbeobachtung mit den in erster Linie von den Gewerbeverbänden des Verkehrs und den Verkehrsnutzern festgestellten tatsächlichen Marktverhältnissen verglichen. Hierdurch sollen die Verkehrsunternehmen und vor allem die öffentlichen Instanzen die notwendigen Schutzmaßnahmen ergreifen oder den Prozeß der Verwirklichung der Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsunternehmen auf den Verkehrsmärkten weiter vorantreiben können.

6. Es erscheint erforderlich, daß die Kommission sowohl bei der Auswertung der mit Hilfe der oben genannten Indikatoren erhaltenen Angaben als auch bei der Aufstellung der Vorausschätzungen über die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazitäten durch beratende Ausschüsse unterstützt wird.

7. Es wird daher vorgeschlagen einzusetzen

- einen Ausschuß, der sich aus Vertretern der Verkehrsunternehmen, der Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs, der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs und der Verkehrsnutzer zusammensetzt;
- und einen Ausschuß aus Vertretern der Regierungen.

Diese Ausschüsse sollen mit der Kommission bei der Ausführung der ihr mit dieser Verordnung übertragenen Aufgaben aufs engste zusammenarbeiten. Außerdem würden sie über ein Initiativrecht verfügen, d. h. sie könnten Stellungnahmen abgeben, die sie für das reibungslose Funktionieren der Märkte für notwendig erachten; dabei könnten sie sich insbesondere auf Erfahrungen aus der täglichen Praxis sowie auf ihre Berufserfahrung stützen.

⁴⁾ Bulletin der Europäischen Gemeinschaft – Beilage 16/73

