

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

»EG-Dok. Nr. 9112/80«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

gestützt auf die Akte über den Beitritt Griechenlands, insbesondere auf Artikel 146,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik umfaßt unter anderem gemeinsame Regeln für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Regeln sind so festzulegen, daß sie zur Verwirklichung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes beitragen.

Das System der Gemeinschaftsgenehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten fördert die Verwirklichung eines Verkehrsmarktes, der den Erfordernissen der Gemeinschaft entspricht und zu dem die Verkehrsunternehmer der Mitgliedstaaten ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit gleichberechtigt Zugang haben.

Die bereits zugewiesenen und sehr intensiv ausgenutzten Gemeinschaftsgenehmigungen fördern den Warenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, der sich ständig weiter entwickelt.

Deshalb ist das Volumen des Gemeinschaftskontingents, wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2964/79²⁾, vorgesehen ist, zu erhöhen.

Nach Artikel 22 der Akte über den Beitritt Griechenlands ist die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 entsprechend den im Anhang II zu dieser Akte aufgestellten Leitlinien zu ändern, damit Griechenland eine angemessene Zahl von Gemeinschaftsgenehmigungen zugewiesen wird.

Es erscheint zweckmäßig, für die mit der bereits oben erwähnten Verordnung (EWG) Nr. 2964/79 eingeführten Gemeinschaftsgenehmigungen mit kurzer Geltungsdauer andere Fahrtenberichte als die vorzusehen, die in der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 für jährliche Genehmigungen festgelegt sind.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN —

¹⁾ ABl. EG Nr. L 357 vom 29. Dezember 1976, S. 1

²⁾ ABl. EG Nr. L 336 vom 29. Dezember 1979, S. 12.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramts vom 13. August 1980 – 14 – 680 70 – E – Ve 77 80.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Juli 1980 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

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

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 Abs. 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

1. Das Gemeinschaftskontingent für 1981 umfaßt 4788 Genehmigungen.
2. Die Zahl der jedem Mitgliedstaat zugewiesenen Gemeinschaftsgenehmigungen wird wie folgt festgesetzt:

Belgien	517
Dänemark	358
BR-Deutschland	862
Frankreich	784
Griechenland	95
Irland	95
Italien	674
Luxemburg	133
Niederlande	747
Vereinigtes Königreich	523

2. Artikel 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

1. Die Beförderungen aufgrund einer Gemeinschaftsgenehmigung werden in einen Fahrtenbericht für Beförderungen eingetragen; die Muster und die allgemeinen Vorschriften für die

Verwendung dieses Fahrtenberichts sowie die allgemeinen Bestimmungen über die Lieferung von Angaben sind in Anhang II bzw. Anhang II a enthalten, je nach dem, ob es sich um eine jährliche Genehmigung im Sinne von Artikel 2 Abs. 4 oder um eine Genehmigung mit kurzer Geltungsdauer im Sinne von Artikel 3 a handelt.

3. In Artikel 4 werden die Absätze 2 und 4 gestrichen. Absatz 3 erhält folgende Fassung und wird Absatz 2:

2. Die in Absatz 1 erwähnten Angaben dürfen nur für statistische Zwecke verwendet werden. Die Verwendung für steuerliche Zwecke und die Weitergabe an Dritte ist nicht statthaft.

4. Nach Anhang II wird ein Anhang II a eingefügt, der die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung erhält.

5. Anhang III wird gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1981 in Kraft.

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

Anhang

„ANHANG II a“

(a)

(Abmessungen 30 × 21 cm)

(Erste Umschlagseite des Fahrtenberichts – Vorderseite)

(Wortlaut in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Mitgliedstaats, der das Heft ausgibt – Übersetzung in den anderen Amtssprachen der Gemeinschaft auf der Rückseite)

Staat, der das Fahrten-
berichts heft ausgibt

Bezeichnung der zuständigen
Behörde oder Stelle

– Nationalitätszeichen¹⁾

Heft Nr.

**Fahrtenberichts heft für grenzüberschreitende Beförderungen
im Rahmen der Gemeinschaftsgenehmigung
mit kurzer Geltungsdauer**

Nr.

Dieses Heft gilt bis zum²⁾

Ausgegeben in am³⁾

¹⁾ Nationalitätszeichen der Staaten:
Belgien (B), Dänemark (DK), Deutschland (D), Frankreich (F), Griechenland (GR), Irland (IRL), Italien (I), Luxemburg (L),
Niederlande (NL), Vereinigtes Königreich (GB).
²⁾ Die Gültigkeitsdauer darf die der Gemeinschaftsgenehmigung nicht überschreiten.
³⁾ Stempel der zuständigen Behörde oder Stelle, die das Fahrtenberichts heft ausgibt.

(b)

(Rückseite der ersten Umschlagseite des Fahrtenberichts)

- | |
|---|
| 1. (Übersetzung des auf der Vorderseite wiedergegebenen Wortlauts in die anderen Amtssprachen der Gemeinschaft) |
| 2. (Wortlaut in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Mitgliedstaats, der das Heft ausgibt) |

Allgemeine Bestimmungen

1. Dieses Heft enthält 10 heraustrennbare Seiten von 1 bis 10 durchnummeriert, auf denen bei der Beladung der Fahrzeuge alle im Rahmen der zugehörigen Gemeinschaftsgenehmigung beförderten Güter einzutragen sind. Jedes Heft trägt eine Nummer, die auf den einzelnen Seiten erscheint.
2. Der Verkehrsunternehmer ist für die ordnungsgemäße Führung der Fahrtenberichte für grenzüberschreitende Beförderung verantwortlich.
3. Das Fahrtenheft ist gemeinsam mit der zugehörigen Gemeinschaftsgenehmigung an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, dessen leer oder beladen zurückgelegte Fahrten im Rahmen dieser Genehmigung erfolgen. Es ist den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.
4. Die Fahrtenberichte müssen unter Beachtung ihrer Numerierung verwendet werden; die Eintragungen müssen den zeitlichen Ablauf der aufeinanderfolgenden Ladungen wiedergeben.
5. Jede Spalte des Fahrtenberichts ist genau und gut leserlich in nicht auslöschbarer Druckschrift auszufüllen.
6. Die ausgefüllten Fahrtenberichte sind der zuständigen Behörde oder Stelle des Mitgliedstaats, der dieses Fahrtenheft ausgegeben hat, spätestens 15 Tage nach Ablauf des Berichtsmonats zurückzusenden. Erstreckt sich eine Beförderung über zwei Berichtszeiträume, so bestimmt der Zeitpunkt der Ladung den Berichtsmonat, zu dem der Fahrtenbericht gehört (Beispiel: die Beförderung eines Ende Januar geladenen und Anfang Februar entladenen Gutes gehört zu den Fahrtenberichten des Monats Januar).
7. Bei Grenzübergängen ist nur der Stempel der Eingangszollstelle des Staates anbringen zu lassen, in dem ein Fahrtabschnitt endet.

(c)

(Vorderseite des Zwischenblatts vor den 10 heraustrennbaren Seiten)

(Wortlaut in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Mitgliedsstaats, der das Fahrtenberichtsheft ausgibt)

Erläuterungen

Auf den folgenden Seiten sind alle Angaben über die Güter einzutragen, die im Rahmen der Gemeinschaftsgenehmigung, für die das Heft gilt, befördert worden sind.

Für jede geladene Gütersendung ist eine Zeile des Heftes auszufüllen.

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|-------------------------|-----|---------|-----|-----------|----|----------|---|-------------|---|------------|---|-------------|---|--------------|----|---------------|----|-------------------------|----|
| Spalte 2 | Gegebenenfalls Angaben, die von dem Mitgliedstaat, der das Fahrtenberichtsheft ausgibt, verlangt werden. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalte 3 | Tag (01, 02 ... 31) des Monats am Kopf der Seite angeben, in dem die Fahrt mit Ladung angetreten wurde. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalte 4 | Name des Ortes sowie gegebenenfalls des Departements, der Provinz, des Landes usw. angeben, so daß der Ort auffindbar ist. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalte 5 | <p>Folgende Kennzeichen verwenden:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">Belgien:</td> <td style="width: 33%;">B</td> <td style="width: 33%;">Irland:</td> <td style="width: 33%;">IRL</td> </tr> <tr> <td>Dänemark:</td> <td>DK</td> <td>Italien:</td> <td>I</td> </tr> <tr> <td>Deutschland</td> <td>D</td> <td>Luxemburg:</td> <td>L</td> </tr> <tr> <td>Frankreich:</td> <td>F</td> <td>Niederlande:</td> <td>NL</td> </tr> <tr> <td>Griechenland:</td> <td>GR</td> <td>Vereinigtes Königreich:</td> <td>GB</td> </tr> </table> | Belgien: | B | Irland: | IRL | Dänemark: | DK | Italien: | I | Deutschland | D | Luxemburg: | L | Frankreich: | F | Niederlande: | NL | Griechenland: | GR | Vereinigtes Königreich: | GB |
| Belgien: | B | Irland: | IRL | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dänemark: | DK | Italien: | I | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | D | Luxemburg: | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frankreich: | F | Niederlande: | NL | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Griechenland: | GR | Vereinigtes Königreich: | GB | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalten 6 und 7 | Wie in den Spalten 4 und 5. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalte 8 | Die zurückgelegte Entfernung zwischen Beladeort und Entladeort der Gütersendung angeben. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalte 9 | Das Gewicht der Güter in Tonnen bis zur ersten Dezimalstelle angeben (z.B. 10,0 t) und die gleichen Gewichtsangaben wie in der Zollerklärung verwenden; Container- und Palettengewichte bleiben dabei unberücksichtigt. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalte 10 | Art der Güter einer Sendung möglichst genau angeben. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spalte 11 | Der Verwaltung vorbehalten Spalte. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Auf der Rückseite jeder Seite ist der Stempel der letzten Grenzübergangsstelle vor der Entladung jeder auf der Vorderseite aufgeführten Gütersendung anzubringen.

Name und Anschrift des Verkehrsunternehmers

(d)
Monat/Jahr

Nummer der Genehmigung:

Nummer des Heftes:

Nummer des Blatts:

Beförderte Güter

Lfd. Nr.		Datum der Abfahrt	Beladeort		Entladeort		Entfernung (km)	Tonnen (... t)	Art des Gutes	Schlüssel- nummer
			Ort	Land	Ort	Land				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										

NB: Für jede Gütersendung ist der Stempel der Zollstelle in dem entsprechenden Kästchen auf der Rückseite dieser Seite anzubringen.

(e)

(Rückseite jeder heraustrennbaren Seite)

Stempel der letzten Grenzübergangsstelle

1	4	7
2	5	8
3	6	9

BEGRÜNDUNG

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates vom 16. Dezember 1976¹⁾ sieht die zeitliche Begrenzung des mit Verordnung (EWG) Nr. 1018/68 des Rates vom 19. Juli 1968²⁾ vorübergehend eingeführten Systems des Gemeinschaftskontingents nicht mehr vor. Sie bestimmt ferner, daß etwaige Erhöhungen des Gemeinschaftskontingents und die Zuweisung der sich daraus ergebenden zusätzlichen Genehmigungen an die Mitgliedstaaten vom Rat, auf Vorschlag der Kommission, vor dem 30. November jedes Jahres zu beschließen sind.

¹⁾ ABl. EG Nr. L 357 vom 29. Dezember 1976, S. 1

²⁾ ABl. EG Nr. L 175 vom 23. Juli 1968, S. 13

2. Würde man einzig und allein die Daten über die voraussichtliche Entwicklung des Warenaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, so wäre das Gemeinschaftskontingent nur sehr geringfügig zu erhöhen.

Nach Ansicht der Kommission sind zur Veranschlagung dieser Erhöhungen aber auch andere Faktoren zu berücksichtigen, wie etwa die Erfordernisse der wirtschaftlichen Integration und die Steigerung der Produktivität der Unternehmen.

3. Es steht außer Zweifel, daß die Gemeinschaftsgenehmigungen, die es den Verkehrsunternehmen

ermöglichen, frei und ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit Beförderungen im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft durchzuführen, den freien Dienstleistungsverkehr fördern und auf diese Weise die Behinderung durch die politischen Grenzen aufheben.

Die Gemeinschaftsgenehmigungen tragen so zur Integration der Gemeinschaft sowohl auf dem Gebiet des Verkehrswesens als auch der Wirtschaft im allgemeinen bei.

4. Darüber hinaus ist es aufgrund der Gemeinschaftsgenehmigungen möglich, multilaterale Beförderungen durchzuführen und auf diese Weise zur besseren Nutzung beizutragen, vor allem durch die Verminderung der Leerfahrten und die sich daraus ergebenden Energieeinsparungen. Auch die Überlastung der Straßen wird dadurch vermindert. Diese Feststellung wird durch die intensivere Ausnutzung der Gemeinschaftsgenehmigungen bestätigt: im Jahre 1978 durchschnittlich 1 627 000 t/km je Gemeinschaftsgenehmigung.

5. Im Lichte dieser Überlegungen und der geringen Auswirkung des Gemeinschaftskontingents auf das Gesamtvolumen des Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten (zwischen 3 und 4 v. H.) schlägt die Kommission, um dem Gemeinschaftskontingent eine Wirkung zu geben, die seiner Bedeutung besser entspricht, eine 25%ige Erhöhung vor. Ein großer Teil dieser Erhöhung ist als Ersatz eines Teils der bilateralen Kontingente oder zumindest eines Teils der regelmäßigen Erhöhungen dieser Kontingente zu betrachten.

6. Bei Anwendung der Richtwerte, die für die Berechnung der jeweiligen Quoten der Mitgliedstaaten zugrundegelegt wurden, ergibt sich für Griechenland eine sehr geringe Zahl an Gemeinschaftsgenehmigungen (etwa 30).

Nach Ansicht der Kommission wird jedoch bei Zugrundelegung dieser Parameter nicht berücksichtigt, daß Griechenland mit erheblicher Verzögerung im Vergleich zu den anderen Mitgliedstaaten in das Gemeinschaftssystem einsteigt; daher hat es die Verkehrsleistungen, die sich aus dem Bestehen und Funktionieren des Gemeinsamen Marktes ergeben, nicht erbringen und verbessern können. Es ist natürlich auch nicht in den Genuß der Quotenerhöhungen gekommen, die den Mitgliedstaaten gewährt wurden, um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die Berechnung der jeweiligen Quoten der

Mitgliedstaaten zu Anfang nach Maßgabe politischer Überlegungen berichtigt wurden.

Aus all diesen Gründen vertritt die Kommission die Ansicht, daß Griechenland zumindest die Quote des Mitgliedstaates mit dem geringsten Anteil am Gemeinschaftskontingent zugewiesen werden sollte, nämlich der Quote Irlands; sie sollte sich also auf 95 Genehmigungen für 1981 belaufen; diese Zahl würde sich natürlich entsprechend dem Beschluß des Rates über etwaige Erhöhungen des Volumens des Gemeinschaftskontingents ändern.

7. Was die Kriterien betrifft, die in den letzten beiden Jahren für die Aufteilung des zusätzlichen Gemeinschaftskontingents zugrundegelegt wurden, nämlich zu 50 v. H. das Kriterium der linearen Erhöhung und zu 50 v. H. die Ausnutzung des zugewiesenen Kontingents, so ist sich die Kommission darüber im klaren, daß sowohl gegen das eine als auch das andere der beiden Kriterien triftige theoretische Argumente vorgebracht werden können. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß sich die Quoten in der Praxis letztlich nur wenig ändern, gleich welche Methode benutzt wird. Hinzu kommt, daß für die Zugrundelegung des Kriteriums der Ausnutzung des zugewiesenen Kontingents Arbeiten notwendig sind, vor allem statistischer Art, deren Kosten sich auf über 300 000 Rechnungseinheiten belaufen; ferner ist es oft schwierig, über jüngstes Zahlenmaterial zu verfügen.

Es stellt sich die Frage, ob es nicht zweckmäßiger wäre, auf theoretische Diskussionen und schwierige Verfahren zu verzichten und ein für allemal für die Aufteilung der Aufstockung allein das Kriterium der linearen Erhöhung des Gemeinschaftskontingents zugrunde zu legen. Auf diese Weise könnte man auf Gemeinschaftsebene auf alle Arbeiten im Zusammenhang mit der Zentralisierung und Auswertung der Fahrtenberichte für Beförderungen verzichten, die nur noch zur Kontrolle seitens der nationalen Behörden beibehalten würden, um die Ausnutzung der zugewiesenen Gemeinschaftsgenehmigungen durch die betroffenen Unternehmen zu überwachen.

8. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und zur Erleichterung der Aufgaben der Verkehrsunternehmer und der Überwachungsdienste erscheint es angezeigt, für die mit Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 eingeführten Gemeinschaftsgenehmigungen mit kurzer Geltungsdauer ein anderes Fahrtenheft als das gegenwärtig für Gemeinschaftsgenehmigungen mit einjähriger Geltungsdauer verwendete einzuführen.