

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Änderung der ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und der Richtlinie 65/269/EWG des Rates

»EG-Dok. Nr. 9713/80«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik setzt unter anderem gemeinsame Regeln für den grenzüberschreitenden 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 zu erleichtern und gleichzeitig eine flexiblere Ordnung im Verkehr herbeizuführen und ihn an die Markterfordernisse anzupassen, ist es zweckmäßig, Fortschritte in Richtung auf die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs insbesondere dadurch zu erzielen, daß die restriktiven Maßnahmen zur Kapazitätsregelung nach und nach erleichtert werden. Dieses

methodische Vorgehen bedeutet, daß die stufenweise in die Gemeinschaftsregelungen über den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten eingeführten Befreiungen ausgebaut und insbesondere auf Beförderungen angewendet werden, die besondere Art sind oder eine besondere Behandlung oder besondere Beförderungsmittel erfordern.

Es ist zweckmäßig, im Güterkraftverkehr die Bestimmungen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) und die der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962¹⁾ miteinander in Einklang zu bringen. Um die schrittweise Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes zu erleichtern, ist es zweckmäßig, eine Angleichung an die Bestimmungen vorzunehmen, die den freien Dienstleistungsverkehr am meisten begünstigen.

Um die Durchführung der Beförderungen nach Anhang II der Ersten Richtlinie auf allen Verkehrsbeziehungen zwischen Mitgliedstaaten zu erleichtern, ist es zweckmäßig, für die Verkehrsbeziehungen, auf denen nach wie vor eine Genehmigung erforderlich ist, ein Muster mit den gleichen Möglichkeiten für den grenzüberschreitenden Verkehr wie die der Gemeinschaftsgenehmigung einzuführen, die durch die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 des Rates²⁾ zuletzt geän-

¹⁾ ABl. EG Nr. 70 vom 6. August 1962, S. 2005/62

²⁾ ABl. EG Nr. L 357 vom 29. Dezember 1976, S. 1

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramts vom 8. Oktober 1980 – 14 – 680 70 – E – Ve 81/80.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 18. September 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.

dert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2964/79³⁾ geschaffen wurde.

Die Richtlinie 65/269/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten⁴⁾ ist so zu ändern, daß die Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie über die Einführung einer multilateralen Genehmigung berücksichtigt werden können.

Es ist zweckmäßig, die Vorschriften der ersten Richtlinie über den Werkverkehr an die Bestimmungen der Richtlinie 80/49/EWG des Rates⁵⁾ anzupassen, da diese von allgemeiner Bedeutung sind und nicht mehr bestimmte Beförderungsarten betreffen.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN —

Artikel 1

1. Anhang I der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962⁶⁾ werden folgende Nummern angefügt:

- „14. Die Beförderung von Ersatzteilen zur Versorgung von Hochseeschiffen und Flugzeugen.
- 15. Die Beförderung lebender Tiere mit Spezialfahrzeugen; als Spezialfahrzeuge für die Beförderung lebender Tiere gelten Fahrzeuge, die zur Beförderung lebender Tiere speziell gebaut oder auf Dauer eingerichtet und als solche von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugelassen sind.
- 16. Die Beförderung außergewöhnlich großer oder schwerer Güter, sofern der Verkehrsunternehmer die erforderlichen Sondergenehmigungen nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr erhalten hat.
- 17. Die Leereinfahrt eines Güterkraftfahrzeugs, das ein im Ausland reparaturbedürftig gewordenes Fahrzeug ersetzen soll, und die Fortsetzung der Beförderung mit dem Ersatzfahrzeug im Rahmen der Genehmigung für das reparaturbedürftig gewordene Fahrzeug.
- 18. Die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder für gewerbliche Zwecke.
- 19. Die gelegentliche Beförderung von Gütern ausschließlich zur Werbung oder Unterrichtung.
- 20. 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.“

2. Anhang II der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 2, 3, 5, 6 und 7 werden aufgehoben;

³⁾ ABl. EG Nr. L 336 vom 29. Dezember 1979, S. 12

⁴⁾ ABl. EG Nr. 88 vom 24. Mai 1965, S. 1469

⁵⁾ ABl. EG Nr. L 18 vom 24. Januar 1980, S. 23

⁶⁾ ABl. EG Nr. 70/62 vom 6. August 1962

b) folgende Nummern werden hinzugefügt:

- „2. Die Beförderung leichtverderblicher Lebensmittel.
- 3. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich der Anhänger sechs Tonnen nicht übersteigt.“

Artikel 2

In Artikel 1 Abs. 3 der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 wird folgender Wortlaut angefügt:

„Sofern diese Beförderungen einer Genehmigung unterliegen, werden sie im Rahmen einer multilateralen Genehmigung nach dem Muster in Anhang III dieser Richtlinie durchgeführt.“

Die multilaterale Genehmigung wird von dem Mitgliedstaat ausgestellt, in dem das für die genannten Beförderungen verwendete Fahrzeug zugelassen ist. Sie kann als Einzel oder als Dauergenehmigung ausgestellt werden und berechtigt ihren Inhaber, die Beförderungen nach Anhang II auf allen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten sowie Leerfahrten im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten der Gemeinschaft durchzuführen; ausgeschlossen ist innerstaatlicher Verkehr im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates.“

Artikel 3

- 1. Artikel 1 Abs. 1 Unterabsatz 2 der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 wird aufgehoben.
- 2. Artikel 1 Abs. 4 der Ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 erhält folgende Fassung:
 - „4. Die drei Anhänge sind Bestandteil dieser Richtlinie.“

Artikel 4

In Artikel 2 der Richtlinie 65/269/EWG wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Jedoch müssen die Genehmigungen nach Anhang II der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie²⁾, mit dem Muster in Anhang III der letztgenannten Richtlinie übereinstimmen.“

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 1982 nachzukommen. Sie unterrichten davon die Kommission vor dem 1. Juli 1981.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang

Anhang II a)
Genehmigungsmuster

(Weißes Formular mit farbigem Schrägstreifen – Vorderseite)
In den sieben Amtssprachen der Gemeinschaft abgefaßter Text.

Die Genehmigung erteilender Staat

Nationalitätszeichen	Zuständige Stelle
	Zeitgenehmigung

Multilaterale EWG-Genehmigung Nr.
für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

Diese Genehmigung berechtigt

.....
(Name und Firma sowie vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers)zur Beförderung von¹⁾
(Art der Beförderung)

.....
auf den Verkehrsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit einem einzelnen Fahrzeug oder mehreren aneinandergeschlossenen Fahrzeugen und zu Leerfahrten dieser Fahrzeuge im gesamten Gebiet der Gemeinschaft.

Diese Genehmigung gilt vom

bis zum

Etwaige Einschränkungen:

Ausgegeben in, am

(Unterschrift und Stempel der
die Genehmigung ausgebenden
Stelle)

¹⁾ Je nachdem eine oder mehrere der auf der Rückseite aufgeführten Güterbeförderungen im gewerblichen Verkehr nach Anhang II der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962, letztmals geändert durch die Richtlinie vom 20. Dezember 1979.

Rückseite

I. Allgemeine Vorschriften

Diese Genehmigung ist im Fahrzeug mitzuführen und den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Sie berechtigt nur zu grenzüberschreitenden Güterbeförderungen. Sie gilt nicht für den innerstaatlichen Verkehr. Die Genehmigung ist nicht übertragbar.

Der Verkehrsunternehmer ist verpflichtet, im Hoheitsgebiet eines jedes Mitgliedstaats die dort geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere auf dem Gebiet des Beförderungswesens und des Straßenverkehrs, zu beachten.

Diese Genehmigung ist binnen zwei Wochen nach Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer an die Stelle, die sie ausgegeben hat, zurückzusenden.

II. Beförderungen, für die eine multilaterale EWG-Genehmigung erteilt werden kann

1. Beförderungen von einem Mitgliedstaat nach einer Grenzzone eines angrenzenden Mitgliedstaates und umgekehrt.
2. Die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel.
3. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht, einschließlich der Anhänger, sechs Tonnen nicht übersteigt.

Begründung

1. Aufgrund der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962, letztmalig geändert durch die Richtlinie vom 20. Dezember 1979, sind bestimmte Beförderungsarten von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht befreit oder der Regelung für die nichtkontingentierte Genehmigung unterworfen worden.

2. Um den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und gleichzeitig eine flexiblere Ordnung im Verkehr herbeizuführen und ihn an die Markterfordernisse anzupassen, sind Fortschritte in Richtung auf die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs insbesondere dadurch zu erzielen, daß die restriktiven Maßnahmen zur Kapazitätsregelung nach und nach erleichtert werden.

Dieses methodische Vorgehen bedeutet, daß die stufenweise in die Gemeinschaftsregelungen über den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten eingeführten Liberalisierungsmaßnahmen ausgebaut und insbesondere auf Beförderungen angewendet werden, die besonderer Art sind oder eine besondere Behandlung oder besondere Beförderungsmittel erfordern.

3. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) erreichte in einem räumlich größeren Gebiet als die EWG ihrerseits ähnliche Fortschritte; allerdings entsprechen Einzelaspekte dieser Aktion weder hinsichtlich der Beförderungsarten noch der für sie geltenden Regelung der Verkehrsgenehmigung den Vorschriften der EWG. Die als Anhang beiliegende Tabelle zeigt die Unterschiede zwischen der EWG-Regelung und der EKVM-Regelung im einzelnen auf.

4. Die verschiedenen Bestimmungen der EKVM selbst erweisen sich gegenüber den in der EWG geltenden Bestimmungen als günstiger. Es ist infolgedessen von wesentlicher Bedeutung, daß die von Verkehrsunternehmern eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft aus oder nach einem Drittland durchgeführten Beförderungen und in noch stärkerem Maße die von ihnen durchgeführten Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft einer Regelung unterliegen, die ebenso günstig ist wie die gegenwärtige Regelung für Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten der EKVM. Außerdem sind die Unsicherheit und die Gefahr der Verwechslung der für die jeweilige Beförderung geltenden Bestimmungen, die bei zwei nebeneinander bestehenden Regelungen auftreten, zu vermeiden.

5. Daher schlägt die Kommission vor, die EWG- und die EKVM-Bestimmungen miteinander in Einklang zu bringen. Da die letzteren, wie bereits weiter oben dargelegt, grundsätzlich günstiger sind, wird ferner vorgeschlagen, die EWG-Regelung an die EKVM-Regelung anzugleichen.

6. Im übrigen beabsichtigt die EKVM, für die Beförderung von Umzugsgut eine multilaterale Genehmigung einzuführen, mit der ihr Inhaber diese Beförderungen auf allen Verkehrsverbindungen zwischen den EKVM-Mitgliedstaaten frei ausführen kann. Diese Genehmigung soll vom Zulassungsland des Fahrzeugs erteilt werden.

Nach Ansicht der Kommission ließe sich mit einem solchen Verfahren, ähnlich wie mit dem Verfahren für die Gemeinschaftsgenehmigung für den gewerbsmäßigen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der EWG, vermeiden, daß die Verkehrsunternehmer für jede zu bedienende Verkehrsbeziehung eine Genehmigung beantragen müssen, weshalb es sowohl für die Verkehrsunternehmer, denen viele Anträge erspart blieben, als auch für die zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten, die von einer großen Verwaltungsarbeit entlastet würden, als auch für die Verkehrsnutzer vorteilhaft wäre.

7. Nach Auffassung der Kommission müßte die multilaterale Genehmigung nicht nur für die Beförderung von Umzugsgut, sondern auch für die anderen Beförderungsarten im Sinne von Anhang II der Ersten Richtlinie eingeführt werden.

Dazu wird betont, daß es sich um eine rein administrative Vereinfachung handelt, da die EWG-Verkehrsunternehmer sachlich bereits das Recht haben, Beförderungen im Sinne der ersten Richtlinie auch von einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsstaat auszuführen (vorausgesetzt, daß sie eine Genehmigung für Beförderungen nach Anhang II der ersten Richtlinie auf den Verkehrsverbindungen, auf denen sie verlangt wird, besitzen).

8. Die Kommission möchte diese Gelegenheit nutzen, um die erste Richtlinie von 1962 mit den Bestimmungen, die der Rat vor kurzem für die bestimmte Voraussetzungen erfüllenden Beförderungen erlassen hat, in Einklang zu bringen.

Da Beförderungen, die ein Unternehmen für seinen eigenen Bedarf ausführt, künftig von jeder Genehmigungspflicht und Kontingentierung befreit sind, wird Artikel 1, Absatz 1, Unterabsatz 2 der ersten Richtlinie überflüssig, weshalb er zu streichen ist.

9. Schließlich ist die Richtlinie vom 13. Mai 1965 zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, mit der insbesondere die für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erforderlichen Genehmigungsmuster eingeführt wurden, wegen der Einführung der neuen multilateralen Genehmigung durch die in Rede stehende Richtlinie zu ändern.

Anhang

**Vergleichende Tabelle der liberalisierten Beförderungen nach der ersten EWG-Richtlinie
und den EVKM-Entschlüssen Nr. 16, 27, 32 und 35**

Liste der Beförderungen	EWG ¹⁾	EVKM ¹⁾
1. Die Beförderung in einem Grenzgebiet mit einer Tiefe von je 25 km in der Luftlinie beiderseits der Grenze, wenn die Gesamtentfernung der Beförderung nicht mehr als 100 km in der Luftlinie beträgt.	ohne K + G	ohne K + G
2. Die gelegentliche Beförderung von Gütern nach und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste.	ohne K + G	ohne K + G
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.	ohne K + G	ohne K + G
4. Die Beförderung von Postsendungen.	ohne K + G	ohne K + G
5. Die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen.	ohne K + G	ohne K + G
6. Die Beförderung von Müll und Fäkalien.	ohne K + G	ohne K + G
7. Die Beförderung von Tierkörpern zur Tierkörperbeseitigung.	ohne K + G	ohne K + G
8. Die Beförderung von Bienen und Fischbrut.	ohne K + G	ohne K + G
9. Die Überführung von Leichen.	ohne K + G	ohne K + G
10. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, sechs Tonnen nicht übersteigt oder deren zulässige Nutzlast, einschließlich der Nutzlast der Anhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt.	ohne K + G	ohne K + G
11. Beförderungen im Werkverkehr.	ohne K + G (unter bestimmten Bedingungen)	ohne K + G
12. Die Beförderung medizinischer Versorgungsgüter zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen).	ohne K + G	ohne K + G
13. Die Beförderung hochwertiger Waren (z.B. Edelmetalle) in Spezialfahrzeugen, die von Polizei oder anderen Sicherheitskräften begleitet werden.	ohne K + G	ohne K + G
14. Die Beförderung aus einem Mitgliedstaat in eine Grenzzone eines angrenzenden Mitgliedstaats und umgekehrt.	ohne K	ohne K
15. Die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder für gewerbliche Zwecke.	ohne K	ohne K + G
16. Die gelegentliche Beförderung von Gütern ausschließlich zur Werbung und Unterrichtung.	ohne K	ohne K + G
17. Die Beförderung von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen	ohne K	ohne K

¹⁾ K = Kontingentierung
G = Genehmigung

Liste der Beförderungen	EWG ¹⁾	EVKM ¹⁾
18. Die Beförderung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Schausstellungen oder Jahrmärkten sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen.	ohne K	ohne K + G
19. Die Beförderung von Ersatzteilen für Hochseeschiffe und Flugzeuge.	ohne K	ohne K + G
Die Beförderung von Erzeugnissen für die Versorgung von Hochseeschiffen.	fällt nicht unter die 1. Richtlinie	ohne K + G
20. Die Beförderung lebender Tiere mit Spezialfahrzeugen.	ohne K	ohne K + G
21. Die Beförderung außergewöhnlich großer oder schwerer Güter, sofern der Verkehrsunternehmer die Sondergenehmigungen nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr erhalten hat.	fällt nicht unter die 1. Richtlinie	ohne K + G
22. Die Leereinfahrt eines Güterkraftfahrzeugs, das ein im Ausland reparaturbedürftig gewordenes Fahrzeug ersetzen soll, und Fortsetzung der Beförderung mit dem Ersatzfahrzeug im Rahmen der Genehmigung für das reparaturbedürftig gewordene Fahrzeug.	fällt nicht unter die 1. Richtlinie	ohne K + G
23. Die Beförderung leichtverderblicher Lebensmittel.	fällt nicht unter die 1. Richtlinie	ohne K
24. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht, einschließlich der Anhänger, sechs Tonnen nicht übersteigt.	fällt nicht unter die 1. Richtlinie	ohne K

¹⁾ K = Kontingentierung
G = Genehmigung

EKVM-Bestimmungen:

- Die unter Punkt 17, 23 und 24 genannten Beförderungsarten sind von jeder Genehmigungsregelung befreit, wenn diese Beförderungen im Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates der EKVM mit Fahrzeugen durchgeführt wurden, die in einem anderen Mitgliedstaat der EKVM zugelassen sind;
- Fahrzeuge, die in einem anderen als dem Land zugelassen sind, in dem sie be- oder entladen werden, können die in der Liste aufgeführten Beförderungen mit Ausnahme der unter Punkt 1 und 14 genannten Beförderungen durchführen;
- alle Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten mit in einem anderen Mitgliedsland zugelassenen Fahrzeugen dürfen durchgeführt werden, wenn dieses Mitgliedsland normalerweise durchfahren werden muß und unter der Voraussetzung, daß für die Fahrzeuge vorschriftsgemäß die Genehmigung erteilt wurde, Beförderungen zwischen dem Beladeland und dem anderen Mitgliedsland einerseits und zwischen dem anderen Mitgliedsland und dem Entladeland andererseits durchzuführen.

