

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer EntschlieÙung des Rates über die Prioritäten und den Zeitplan von Entscheidungen des Rates auf dem Gebiet des Verkehrs in der Zeit bis Ende 1983

»EG-Dok. Nr. 10 709/80«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN. —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

auf Vorschlag der Kommission vom ... 1980¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾ vom ...

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾ vom ...

in Erwägung nachstehender Gründe:

Am 25. Oktober 1973⁴⁾ unterbreitete die Kommission dem Rat eine Mitteilung über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik mit einem Arbeitsprogramm für die Jahre 1974 bis 1976, zu dem das Europäische Parlament am 25. September 1974⁵⁾ und der Wirtschafts- und Sozialausschuß am 28. März 1974⁶⁾ Stellung genommen haben.

Am 28. November 1977⁷⁾ legte die Kommission, einer Aufforderung des Rates folgend, ein Arbeitspro-

¹⁾ ...

²⁾ ...

³⁾ ...

⁴⁾ Bulletin der Europäischen Gemeinschaften; Beilage 16/73

⁵⁾ ABl. EG Nr. C 127 vom 18. Oktober 1974

⁶⁾ ABl. EG Nr. C 126 vom 17. Oktober 1974 und ABl. EG Nr. C 286 vom 15. Dezember 1975

⁷⁾ Bulletin der Europäischen Gemeinschaften Nr. 11-1977, S. 128

gramm mit einer Liste der vom Rat während des Zeitraums 1978 bis 1980 vorrangig zu treffenden Maßnahmen vor; der Rat nahm es im Dezember 1977 zur Kenntnis und erklärte, er werde sich bemühen, es weitgehend zu berücksichtigen.

Das Europäische Parlament forderte die Kommission in seiner EntschlieÙung vom 16. Januar 1979⁸⁾ auf, ein Arbeitsprogramm für die Jahre nach 1980 in Form eines Entwurfs für eine EntschlieÙung des Rates vorzulegen.

Bei einem solchen Programm ist es nützlich und zweckmäßig, die vorrangigen Maßnahmen festzulegen und das Schwergewicht insbesondere auf Maßnahmen in folgenden Bereichen zu legen: Verkehrsinfrastruktur, Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen, Verwirklichung eines angemessenen Rahmens für die Einführung innergemeinschaftlicher Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedürfnissen besser entsprechen, Entwicklung neuer Maßnahmen im Seeverkehr, Schaffung geeigneter Bedingungen, die das Angebot leistungsfähigerer Flugdienste gestatten, wobei die Verkehrsbelange im Rahmen der Beziehungen zu Drittländern sowie eine rationellere Energieausnutzung zu berücksichtigen sind.

Dieses Programm sollte die Interessen der Verkehrsnutzer im allgemeinen, der Verkehrsunternehmer und Transportarbeiter berücksichtigen und gleichzeitig die öffentlichen Interessen wahren —

⁸⁾ ABl. EG Nr. C 39 vom 12. Februar 1979

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chets des Bundeskanzleramts vom 21. November 1980 — 14 — 680 70 — E — Ve 82/80.

Dieser Entwurf ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 24. Oktober 1980 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

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

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

Eine Begründung war dem Kommissionsentwurf nicht beigelegt.

- Billigt die Prioritätenliste und den Zeitplan der Entscheidungen, die im Anhang aufgeführt und während der Zeitspanne bis Ende 1983 zu treffen sind, und wird daher die Vorschläge der Kommission in angemessener Zeit prüfen;
- Nimmt zur Kenntnis, daß die Mitteilung der Kommission ihre Erklärung einschließt, die erforderlichen Vorschläge zur Durchführung dieses Programms rechtzeitig vorzulegen, sofern diese dem Rat nicht schon unterbreitet worden sind.

Liste prioritärer Angelegenheiten für Entscheidungen des Rates auf dem Gebiet des Verkehrs bis Ende 1983

(Die innerhalb dieses Zeitraums aufgeführten Punkte sind nicht nach irgendeiner Rangordnung zusammengestellt worden)

Bis Ende 1981

- Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr;
- Verhandlungen mit Drittländern über den kombinierten Verkehr Schiene/Straße;
- Erste Richtlinie über die Besteuerung von Nutzfahrzeugen;
- Verordnung über die finanzielle Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur;
- Marktbeobachtungssystem im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen EG-Ländern;
- Rahmen für die weitere Entwicklung des kombinierten Verkehrs Straße/Schiene (zweite Stufe);
- Änderung der ersten Richtlinie über gemeinsame Regeln für den Straßenverkehr zur Harmonisierung mit entsprechenden CEMT-Entschlüssen;
- Marktzugang im Binnenschiffsverkehr: Bedingungen zur Teilnahme am Binnenschiffsverkehr der Mitgliedstaaten („echte Verbindung“);
- Technische Vorschriften für Binnenschiffe für den Güterverkehr;
- Beziehungen zu Österreich auf dem Gebiet des Verkehrs;
- Termine und Bedingungen für die Herstellung des Haushaltsgleichgewichts der Eisenbahnen;
- Informationssysteme über das Auftreten bestimmter Drittländer im Seeverkehr und gegebenenfalls Anwendung von Gegenmaßnahmen;
- Kontrolle von Schiffen in Häfen von EG-Ländern auf die Einhaltung internationaler Sicherheitsvorschriften;
- Durchsetzung der Gemeinschaftsinteressen in den Beziehungen der Mitgliedstaaten zu Drittländern im Seeverkehr;
- Schaffung geeigneter Bedingungen für den interregionalen Luftverkehr.

1982

- Neue Bestimmungen für die Straßengütertarife;
- Änderung der ersten Richtlinien (über den Güterkraftverkehr), um das zwischen EG-Ländern liegende Hoheitsgebiet von Drittländern bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Verkehrsleistungen „zu neutralisieren“;
- Zusammenarbeit und andere Modernisierungsmaßnahmen zur Sanierung des Binnenschiffsverkehrs;
- Vereinfachung der Formalitäten im Luftverkehr („facilitation“);
- Erste Schritte auf dem Wege zu Tarifen für den Luftverkehr zwischen EG-Ländern;
- EG-Aspekte staatlicher Schiffsverkehrsbeihilfen;
- Durchführungsbestimmungen für die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf den Seeverkehr;
- Teilnahme der Verkehrsunternehmen von bestimmten Drittländern am gemeinschaftlichen Verkehr (Binnenschifffahrt).

1983

- Erste Skizze des Verkehrswegenetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung;
- Beseitigung von Hindernissen bei der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen;
- Modernisierung von Bestimmungen und verbesserte Zusammenarbeit im Straßenverkehr, um die Produktivitätsgrundlagen zu verbessern;
- Führerscheine (zweite Stufe);
- Sozialvorschriften im Seeverkehr;
- Verbesserte Möglichkeiten für den Linienflugverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Weitere Prioritäten, die zu geeigneter Zeit während dieser Zeitspanne bis 1983 zu behandeln sind, aber unter keinem besonderen Jahr aufgeführt wurden

- Weiterarbeit an der Sanierung der Eisenbahnen auf der Grundlage des Memorandums der Kommission;
- Gewichte und Abmessungen von Straßennutzfahrzeugen: möglichst baldige Entscheidung;
- Sommerzeit (Zeitpunkt ihres Endes): möglichst baldige Entscheidung;
- Sozialvorschriften im Binnenschiffsverkehr und verbleibende Arbeit an den bereits unterbreiteten Vorschlägen über die Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr;
- Jährliche Anpassung des Gemeinschaftskontingents im Güterkraftverkehr;
- Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregelung auf den Luftverkehr.

Mitteilung der Kommission an den Rat

Arbeitsprogramm des Rates auf dem Gebiet des Verkehrs bis Ende 1983 – Liste der Prioritäten –

I. Einführung und genereller Rahmen

1. Diese Mitteilung schreibt das Programm der Prioritätsmaßnahmen der Gemeinschaft auf dem Gebiet des Verkehrs bis Ende 1983 fort.

2. Im Oktober 1973 unterbreitete die Kommission dem Rat eine Mitteilung¹⁾ über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik in den siebziger und achtziger Jahren. Diese Mitteilung enthielt auch ein besonderes Aktionsprogramm für die Jahre 1974 bis 1976. Um weitere Fortschritte zu erzielen, kam die Kommission einer in der Sitzung vom Juni 1977 ausgesprochenen Aufforderung des Rates nach und legte im November 1977 ein Arbeitsprogramm mit einer Liste der Prioritäten für das Tätigwerden des Rates bis zum Jahre 1980 vor²⁾. Der Rat nahm dieses Programm auf seiner Tagung vom 20. und 21. Dezember 1977 zur Kenntnis und erklärte, er werde es bei seiner Arbeit soweit wie möglich berücksichtigen. In den Jahren 1978 und 1979 kamen Ratsentscheidungen über die Hälfte der Kommissionsvorschläge im Rahmen dieses Programms zustande; bei den restlichen Vorschlägen wurden beachtliche Fortschritte erzielt.

3. Das Parlament verabschiedete auf seiner Plenartagung vom 16. Januar 1979 eine Entschließung³⁾, in der dieses Programm, das die Kommission dem Rat vorgelegt hatte, unterstützt und die Kommission aufgefordert wird, ein Arbeitsprogramm für den Rat für die Jahre nach 1980 festzulegen, das der Rat in Form einer Entschließung annehmen könnte.

4. Angesichts der Entschließung des Parlaments und der Prioritätenliste für die Arbeit des Rates bis Ende 1980, durch die die Struktur der Arbeit seit Herbst 1977 erheblich verbessert wurde, legt die Kommission jetzt ein weiteres Programm für Prioritätsmaßnahmen des Rates bis Ende 1983 vor.

II. Wesen des Programms

5. Die jüngste Liste der vorrangigen Maßnahmen entspricht dem Ansatz für eine gemeinsame Verkehrspolitik der Gemeinschaft, wie sie in der Mitteilung der Kommission von 1973⁴⁾ in großen Zügen dargelegt und seitdem näher bestimmt wurde. Sie berücksichtigt die in den letzten Jahren in der Gemeinschaft eingetretenen wirtschaftlichen und sonstigen Veränderungen sowie die bisherigen Fortschritte in der gemeinsamen Verkehrspolitik. Sie trägt auch den Stellungnahmen des Rates, des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses Rechnung und legt das Hauptgewicht auf die folgenden Ziele:

— Schaffung einer den Anforderungen der Gemeinschaft entsprechenden Verkehrsinfrastruktur

- Ausdehnung des Bereichs für flexible und produktive Verkehrsleistungen zwischen den EG-Ländern entsprechend den Erfordernissen des Verkehrs und zu geringsten volkswirtschaftlichen Kosten
- Sanierung der Eisenbahnen und deren Zusammenarbeit auf der Ebene der Gemeinschaft
- Aufschwung der Seeschifffahrt in ihrem weltweiten Rahmen
- Entwicklung von Möglichkeiten für leistungsfähige Luftverkehrsdienste
- Befriedigende Behandlung aller Verkehrsformen und ihrer Nutzer im Rahmen der internationalen Beziehungen
- Rationelle Energienutzung
- Soziale Überlegungen in der Verkehrspolitik.

6. Wie das vorausgegangene Prioritätsprogramm, so konzentriert sich auch dieses auf das notwendig erscheinende, um die gemeinsame Verkehrspolitik mit Maßnahmen voranzubringen, die aus konkreten Erfordernissen eindeutig dringend sind. Bei ihrer Ausarbeitung wurden die gegebenen Möglichkeiten des Tätigwerdens, der Stand der Arbeit an den gegenwärtig zu erörternden Vorschlägen, die erforderliche Zeit für die Ausarbeitung weiterer Vorschläge, die im Rahmen des Programms vorgesehen sind, sowie die für ihre Beratung in den anderen Organen der Gemeinschaft benötigte Zeit berücksichtigt. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Verwirklichung des der Kommission obliegenden Teils des Programms, wie diese in ihrer Mitteilung vom November 1977⁵⁾ erklärte und wie das Parlament betonte⁶⁾, in entscheidendem Maße davon abhängt, ob die erforderlichen Mittel vorhanden sind. Fehlende Mittel würden das, was getan werden könnte, verzögern und einschränken.

7. Die Darlegung von ausschließlich vorrangigen Maßnahmen in dieser Liste schließt ein Tätigwerden auf anderen Gebieten keineswegs aus; die Liste stellt Prioritäten heraus, soll aber kein erschöpfender Katalog aller anstehenden Arbeiten sein. In mehreren Bereichen wurden schon Vorschläge unterbreitet, und bereits angelaufene Aktionen müssen weiter verfolgt werden. Durch veränderte Umstände kann es notwendig werden, unvorhergesehene Fragen einzubeziehen oder bestimmte Themen auf Kosten anderer besonders vordringlich zu behandeln. Auf notwendige Änderungen und Anpassungen muß geachtet werden.

III. Inhalt eines vorrangigen Arbeitsprogramms für den Rat bis Ende 1983

8. Eine Liste der Maßnahmen, die den unter Ziffer 5 genannten Zielen entsprechen und für die Ratsentscheidungen bis Ende 1983 angestrebt werden sollten, ist im Anhang zu dieser Mitteilung enthalten. In den nachfol-

¹⁾ Gemeinsame Verkehrspolitik: Ziele und Programm, Beilage 16/73 zum EG-Bulletin

²⁾ EG-Bulletin Nr. 11-1977, S. 128

³⁾ ABl. EG C 39 vom 12. Februar 1979, S. 16

⁴⁾ Gemeinsame Verkehrspolitik: Ziele und Programm. Beilage zu EG-Bulletin 16/73

⁵⁾ EG-Bulletin Nr. 11-1977, S. 128

⁶⁾ ABl. EG Nr. C 39 vom 12. Februar 1979, Seite 16

genden Abschnitten werden Notwendigkeit und Dringlichkeit dieser Maßnahmen erläutert. Die Reihenfolge soll keine Bewertung ihrer Bedeutung oder zeitlichen Einordnung sein; sie ergab sich aus dem Bemühen um eine klare Darstellung.

9. Verkehrsinfrastrukturen können häufig eine entscheidende Rolle für die Transportabwicklung spielen. Durch Veränderungen in den Verkehrssystemen sowie in der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung wird ihre Bedeutung noch erhöht. Die starke Zunahme des Warenaustausches zwischen den Mitgliedstaaten stellt immer größere Anforderungen an die Verbindungswege aller Verkehrsträger bis zur Grenze und darüber hinaus. Infrastrukturplanung ist in der Regel Gegenstand einzelner nationaler Programme, bei denen die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse der Gemeinschaft nicht beachtet werden. Es ist deshalb erforderlich, daß die Gemeinschaftsinteressen einbezogen werden. Die Gemeinschaftsaktion zielt, wie in der Denkschrift über die Rolle der Gemeinschaft beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur⁷⁾ dargelegt wurde, auf die Ausweitung des Konzepts der nationalen Programme und Vorhaben ab, damit sie auch die sich wandelnden und voraussehbaren Verkehrsbedürfnisse der Gemeinschaft einbeziehen.

10. Vor diesem Hintergrund ist es ein zu begrüßender Fortschritt, daß der Infrastrukturausschuß der Gemeinschaft⁸⁾ seine Tätigkeit aufgenommen hat. Als nächster wichtiger Schritt auf dem Wege zur Schaffung eines angemessenen Verkehrsnetzes in der Gemeinschaft muß der Rat den ihm vorliegenden Vorschlag für die finanzielle Unterstützung von Infrastrukturprojekten von besonderer Bedeutung für die Gemeinschaft⁹⁾ annehmen, zu dem die Kommission auf Wunsch des Rates weitere Berichte über Engpässe und in Erwägung zu ziehende Interventionsmechanismen¹⁰⁾ vorgelegt hat.

11. Zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Gemeinschaft gehören einige Transitstrecken durch Drittländer, beispielsweise für Landverkehrsverbindungen zwischen dem im Januar 1981 beitretenden Griechenland und der übrigen Gemeinschaft. Daher hat die Kommission vorgeschlagen, daß es eine Möglichkeit geben sollte, für den innergemeinschaftlichen Verkehr wesentliche Verkehrsverbindungen durch Drittländer finanziell zu unterstützen¹¹⁾ (und hat ein Verfahren vorgeschlagen, das einen Beitrag der Gemeinschaft zu den Kosten einer Autobahn durch Österreich – die Innkreis-Pyhrn-Autobahn – ermöglicht, sowie eine verbesserte Zusammenarbeit auf anderen, die Gemeinschaft interessierenden Gebieten des Verkehrs durch dieses Land angeregt¹²⁾).

12. Die Anlastung der Wegekosten an den Verkehrsnutzer würde vernünftige Entscheidungen auf allen

Ebenen erleichtern und eine rationale Nutzung fördern. Nämlich ein Mitgliedstaat den einzig verbleibenden Vorbehalt zurück, wäre es möglich, die erste Richtlinie über die Besteuerung von Nutzfahrzeugen¹³⁾ in Kraft zu setzen und weitere Schritte auf dem Wege zu einem allgemeinen Abgeltungssystem für andere Verkehrsträger und Kosten zu unternehmen.

13. In den letzten Jahren hat sich die finanzielle Lage der Eisenbahnen ständig verschlechtert, und jüngsten Vorausberechnungen zufolge wird auch bei unveränderter Politik der Anteil der Eisenbahnen am gesamten Verkehrsaufkommen möglicherweise weiter sinken.

Unter Berücksichtigung der jüngsten Wirtschaftstendenzen sowie der gegenwärtigen Lage und der künftigen Aussichten am Energiemarkt ist die Kommission davon überzeugt, daß die gesamte Palette von Verkehrsträgern beibehalten werden muß.

In der Eisenbahnpolitik muß die Gemeinschaft ihre Schwerpunkte im kommenden Jahrzehnt verlagern. Es müssen Entscheidungen getroffen, neue Initiativen und Maßnahmen ergriffen und neue Aussichten geprüft werden, wenn die gegenwärtigen Markt- und Finanzschwierigkeiten beim Eisenbahnbetrieb behoben werden sollen. Die Kommission hat die Lage der Eisenbahnunternehmen untersucht und wird dem Rat einen Bericht unterbreiten, in dem eine Reihe von Vorschlägen und Möglichkeiten für eine neue gemeinsame Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft dargelegt wird. Diese neue Politik setzt andere Akzente, indem sie auf den positiven Elementen der vorausgegangenen Errungenschaften der Gemeinschaft aufbaut. Ein wichtiges Ziel ist u. a. die Entwicklung eines Systems, das es den Eisenbahnunternehmen ermöglicht, ihren Betrieb den gegenwärtigen und künftigen Erfordernissen am Verkehrsmarkt anzupassen.

Sie wird sich mit der Festsetzung von Zeitpunkten und Bedingungen für die Erreichung des Haushaltsgleichgewichts der Eisenbahnen befassen und eine neue Überprüfung der öffentlichen Dienstleistungsverpflichtungen einleiten. Sie wird für eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen und eine engere Koordinierung der Tätigkeiten eintreten. Dem Bericht werden in Kürze Vorschläge für geeignete Rechtsvorschriften zur Erreichung eines Haushaltsgleichgewichts folgen.

14. Die Förderung des kombinierten Verkehrs fügt sich in die neutrale multimodale Verkehrspolitik ein, die in der Mitteilung von 1973¹⁴⁾ dargelegt wurde und seither fortgeführt wird. Zwei wichtige Maßnahmen, die Priorität verdienen, sind:

- Verhandlungen mit Drittländern, um die Schwierigkeiten des kombinierten Verkehrs mit ihnen aus dem Wege zu räumen¹⁵⁾ (die Einwilligung eines Ratsmitglieds zur Verhandlungsgrundlage steht noch aus), und
- Vorschläge, welche die Kommission in diesem Jahr für weitere praktische Maßnahmen zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs vorlegen wird.

⁷⁾ Ein Verkehrsnetz für Europa: Ansatz einer Politik, EG-Bulletin, Beilage 8/79

⁸⁾ ABl. L 54 vom 25. Februar 1978, S. 16

⁹⁾ ABl. C 207 vom 2. September 1976, S. 7; Änderungsvorschlag ABl. C 249 vom 18. Oktober 1977, S. 4

¹⁰⁾ KOM(80) 323 endg. vom 20. Juni 1980

¹¹⁾ ABl. C 89 vom 10. April 1980, S. 4

¹²⁾ KOM(80) 86 endg. 11. April 1980

¹³⁾ ABl. EG Nr. L 95, 21. September 1968, S. 41

¹⁴⁾ Gemeinsame Verkehrspolitik: Ziele und Programme, EG-Bulletin, Beilage 16/73

¹⁵⁾ KOM(75) 188 endg. vom 30. April 1975

15. Damit die Binnenverkehrsträger, vor allem zwischen den Mitgliedstaaten, die Verkehrsbedürfnisse der Verkehrsnutzer rasch, elastisch, wirtschaftlich und rationell befriedigen können, sollten weitere, in den Mitteilungen der Kommission von 1973¹⁴⁾ und 1975¹⁶⁾ befürwortete praktische Maßnahmen zur Errichtung einer freien Ordnung der Güterverkehrsmärkte getroffen werden. Zu den Reformen, die zu diesem Zweck notwendig erscheinen, gehören:

- Liberalisierung verschiedener Transporte,
- schrittweise Anpassung des Gemeinschaftskontingentes (sowie die Berücksichtigung von Gemeinschaftsfaktoren bei der Festsetzung bilateraler Kontingente, für die bereits Rechtsvorschriften bestehen),
- Modernisierung gegebenenfalls vorhandener Bestimmungen und Genehmigungsverfahren im Interesse des technischen Fortschritts und der Produktivität und
- Verbesserung der Kenntnisse über den Stand von Angebot und Nachfrage und deren Tendenzen.

16. Das Marktbeobachtungssystem¹⁷⁾ ist ein notwendiges Instrument des weiter oben beschriebenen Vorgehens (und für die Einführung eines Schutzsystems im Fall ernster Störungen). Der erste Versuchszeitraum von drei Jahren läuft Ende Dezember 1981 ab. Der Rat muß daher rechtzeitig vor Ablauf dieser Frist eine Fortsetzung dieser Maßnahme beschließen.

17. Zu weiteren Maßnahmen, mit denen Hemmnisse eines reibungslosen Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft vermieden bzw. verringert werden sollen, gehören Entscheidungen über die Kommissionsvorschläge für Gewichte¹⁸⁾ und Abmessungen von Nutzfahrzeugen und über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe sowie eine Einigung über einen gemeinsamen Zeitpunkt für das Ende der Sommerzeit¹⁹⁾ (um die mit der Einigung über den gemeinsamen Anfang der Sommerzeit begonnene Vereinfachung aller Verkehrsleistungen abzuschließen). Ein reibungsloser Straßendurchgangsverkehr durch andere Länder ist für viele Ferntransporte äußerst wichtig. Die Kommission wird in Kürze eine Mitteilung über die gegenwärtige Lage des Durchgangsverkehrs vorlegen und darin dem Rat Verbesserungen zur eingehenden Erörterung vorschlagen. Ferner wird die Kommission, soweit die Mittel dies erlauben, die Arbeit mit den Mitgliedstaaten fortsetzen, um unnötige, den Grenzübergang verzögernde Verwaltungsformalitäten einzuschränken und zu beseitigen.

18. Im Binnenverkehr könnte eine größere Zusammenarbeit zwischen Gruppen von Unternehmen beispielsweise bei der Anschaffung von Produktionsmitteln und durch gemeinsame Betriebs- und Marketingeinrichtungen (z. B. für Wartung, Rückfrachten, Betriebs- und Einnahmepools für Verkehre, die dadurch besser bedient werden könnten) vorteilhaft sein. Solche Einrichtungen könnten vor allem zur Sanierung des Binnenschiffverkehrs beitragen und so die Qualität

der angebotenen Verkehrsleistungen durch die Modernisierung der Produktionsmittel und durch die auf besseren und gemeinsamen Kenntnissen beruhenden Betriebsentscheidungen verbessern.

19. Bei ihrem Vorgehen im Seeverkehr wird sich die Gemeinschaft sowohl mit der Sicherheit als auch mit den Faktoren befassen müssen, die sich auf die wirtschaftliche Gestaltung bei der Abwicklung des Seeverkehrs und des seegebundenen Handels auswirken. Auf dem Gebiet der Sicherheit bemüht sich die Kommission darum, daß der Rat die vorgeschlagenen EG-Bestimmungen für Kontrollen in den Häfen der Gemeinschaft, ob die Schiffe den internationalen Vorschriften genügen, annimmt²⁰⁾. In wirtschaftlicher Hinsicht gehören zu den prioritären Aufgaben die Fortsetzung der Gemeinschaftspolitik auf dem Gebiet des Verhaltenskodex für Schifffahrtskonferenzen²¹⁾ und Maßstäbe für Gemeinschaftsinteressen bei multilateralen und bilateralen Beziehungen zu Drittländern.

20. Die Gemeinschaft könnte zur Lösung der Schwierigkeiten beitragen, die sich bei mehreren Verkehrsträgern aus einigen Praktiken der Regierungen von Staatshandelsländern und ihrer Unternehmer ergeben. Den ersten Schritt, der im Binnenschiffsverkehr mit der Annahme des Zusatzprotokolls zur revidierten Rheinschifffahrtsakte getan wurde, müssen jetzt Maßnahmen von ausgesprochen praktischer Wirkung folgen. Im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr wird die Einrichtung eines Konsultationsverfahrens für Verhandlungen und Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern das ergänzen, was die Gemeinschaft von sich aus gegen zu beanstandende unkaufmännische Praktiken tun kann. Im Seeverkehr wird die Fortführung und, erforderlichenfalls, der Ausbau des bereits funktionierenden Beobachtungssystems der Gemeinschaft die Möglichkeit bieten, sich über die Auswirkungen des unkaufmännischen Verhaltens bei Beförderungen durch Schiffe unter der Flagge eines Staatshandelslandes zu informieren und sich ein Urteil darüber zu bilden, ob und welche Gegenmaßnahmen zu treffen sind.

21. Die Arbeiten auf dem Gebiet des Luftverkehrs sollten sich auf die Durchführung des Prioritätenprogramms konzentrieren, das der Rat am 12. Juni 1978 angenommen hat²²⁾. Dabei sollte besonders darauf geachtet werden, daß die Grundlage für interregionale Flugdienste verbessert wird, flexiblere Genehmigungsverfahren für den Linienverkehr ausgearbeitet, die Vereinfachung von Formalitäten („facilitation“) und Fortschritte betreffend die Tarife zwischen EGLändern erzielt werden.

22. Während dieser Zeitspanne sollten geeignete Verfahren für die Anwendung der Wettbewerbsregeln auf den See- und Luftverkehr festgelegt werden.

23. Es soll auf eine uneingeschränkte und wirksame Anwendung der bestehenden Sozialvorschriften im Straßenverkehr hingearbeitet werden²³⁾. Nach Ansicht

¹⁶⁾ ABl. EG C 1 vom 5. Januar 1976

¹⁷⁾ ABl. EG Nr. C 1 vom 5. Januar 1976

¹⁸⁾ ABl. EG Nr. C 16 vom 18. Januar 1979

¹⁹⁾ ABl. EG Nr. C 36 vom 17. Februar 1976

²⁰⁾ KOM(80) 360 endg. vom 25. Juni 1980

²¹⁾ ABl. L 121 vom 17. Mai 1979, S. 1

²²⁾ Luftverkehr: ein Vorgehen der Gemeinschaft, EG-Bulletin, Beilage 5/79, Anhang 1

²³⁾ ABl. EG Nr. L 77 vom 29. März 1969, S. 49; mehrfach geändert

AbL. EG Nr. C 73 vom 17. März 1979, S. 1 (kodifizierte Fassung)

der Kommission sollte der Rest der bereits im März 1976²⁴⁾ unterbreiteten Vorschläge erledigt und der Vorschlag über die Sozialvorschriften im Binnenschiffsverkehr²⁵⁾ in seiner geänderten Fassung²⁶⁾ angenommen werden. Die ursprünglichen Gründe für Maßnahmen auf diesem Gebiet gelten nach wie vor.

²⁴⁾ ABl. EG Nr. C 103 vom 6. Mai 1976, S. 2; Änderung ABl. EG Nr. C 249 vom 18. Oktober 1977, S. 6

²⁵⁾ ABl. EG Nr. C 259 vom 12. November 1975, S. 2

²⁶⁾ ABl. EG Nr. C 206 vom 16. August 1979, S. 3

24. Da eine systematische Vorausplanung von Gemeinschaftsaktionen im Verkehr allgemein als wichtig anerkannt wird, wird der Rat aufgefordert, die im Entwurf beiliegende EntschlieÙung mit einer nach Jahren geordneten Prioritätenliste für Maßnahmen der Gemeinschaft von heute bis Ende 1983 anzunehmen. Die Kommission wird im Lichte der Ereignisse und im Rahmen ihrer Mittel, erforderliche Zusatzvorschläge zu gegebener Zeit unterbreiten.

