

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/1686 Nr. 15 —

Entwurf eines Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Erleichterung
der Formalitäten und Kontrollen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten
»EG-Dok. Nr. 6069/82«

A. Problem

Die Kontrollen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf Schiene, Straße und Wasserweg sollen vereinfacht werden.

B. Lösung

Die EG-Kommission hat hierfür einen Richtlinienvorschlag ausgearbeitet.

Einmütige Billigung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt ausdrücklich die Initiative der Kommission. Da einzelne in dem anliegenden Richtlinienvorschlag enthaltene Regelungen erheblich in die Organisationsgewalt der EG-Mitgliedstaaten eingreifen, könnte es zweckmäßig sein, diese Bestimmungen abzutrennen und nur als Empfehlungen zu verabschieden, um ein Inkrafttreten der Richtlinie nicht in Frage zu stellen.

Bonn, den 1. Dezember 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Curdt

Bamberg

Stellv. Vorsitzender

Berichterstatter

Entwurf eines Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Erleichterung der Formalitäten und Kontrollen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten**Vorbemerkung**

Die Kommission unterstreicht erneut die besondere Bedeutung und den Vorrang der Arbeit zur Verwirklichung des Binnenmarktes einschließlich der verstärkten Anstrengungen, um die Grenzformalitäten und -kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft soweit wie möglich zu erleichtern.

Der Europäische Rat hat in seinen Sitzungen am 29./30. Juni 1981 und am 29./30. März 1982 diese Orientierung der Kommission voll unterstützt und hat sich für die Notwendigkeit eines Vorgehens zur Stärkung und weiteren Entwicklung des Binnenmarktes ausgesprochen.

Um diesen Ausrichtungen einen konkreten Inhalt zu geben, wird die Kommission dem Rat stufenweise ein Bündel von Vorschlägen unterbreiten, die insgesamt darauf abzielen, die Schwierigkeiten an den Binnengrenzen zu beseitigen und die Freizügigkeit und den freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern.

Im Rahmen dieses umfassenden Vorgehens legt die Kommission hiermit einen ersten Vorschlag über Erleichterungen der Formalitäten und Kontrollen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vor.

Begründung

I. Einleitung

1. Die Verwirklichung des Binnenmarktes bringt ein möglichst vollständiges Zusammenwachsen der Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten mit sich. Dies macht es erforderlich, Schwierigkeiten im Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beseitigen.

Seit der Erweiterung der Gemeinschaft im Jahre 1973 hat sich der Handel zwischen den Mitgliedstaaten fast verdreifacht. Obwohl dies ein deutlicher Beweis für den Fortschritt beim Zusammenwachsen der Gemeinschaft ist, muß leider festgestellt werden, daß im Güterverkehr und insbesondere an den Grenzübergangsstellen immer noch Hindernisse bestehen, die sich auf diesen Handel negativ auswirken.

2. Die Kommission ist von verschiedenen Seiten, insbesondere den Berufsverbänden des Verkehrsgewerbes, den Spediteuren, den Verkehrsnutzern u. a. wiederholt darauf hingewiesen worden, daß an den Grenzübergangsstellen in der Gemeinschaft Schwierigkeiten bestehen. Die Forderung, hier Abhilfe zu schaffen, hat sich namentlich in der letzten Zeit verstärkt.
3. Das Europäische Parlament hat sich wiederholt zu den genannten Schwierigkeiten geäußert. Man vergleiche hierzu insbesondere die Berichte der Herren Bos (1972)¹⁾ und Schyns²⁾.

Außerdem haben viele Abgeordnete über schriftliche und mündliche Anfragen an die Kommission und an den Rat die Wartezeiten an den Grenzen verurteilt und nachdrücklich verlangt, durch pragmatische Lösungen für Abhilfe zu sorgen.

4. Im Juni 1978 billigte der Rat ein prioritäres Programm für den Luftverkehr mit einer Liste von neun Prioritäten, darunter die der Erleichterungen.

Im Auftrag der Kommission erstellte ein Studienbüro einen Bericht über verschiedene Gesichtspunkte der Erleichterungen auf diesem Gebiet einschließlich des Grenzübergangs auf Flughäfen.

5. Im März 1981 billigte der Rat eine den gesamten Verkehr betreffende Liste mit zehn wichtigen Themen, die bis Ende 1983 vorrangig zu behandeln sind, zu denen auch die „Erleichterung des Grenzübergangs“ gehört. Gleichzeitig forderte der Rat die Kommission auf, ihm bis Ende 1981 einen Bericht gegebenenfalls mit Vorschlägen darüber vorzulegen, wie die Wartezeiten an den Grenzübergangsstellen unter Berücksichtigung

der erforderlichen Kontrollen und der Art der Beförderungsgüter verkürzt werden können.

Zum ersten Teil dieser Aufforderung ist zu sagen, daß die Kommission bereits Ende 1977 den Beratenden Verkehrsausschuß mit einer Untersuchung darüber beauftragte, wie für die Binnenverkehrsmittel die Schwierigkeiten an den Grenzen beseitigt werden könnten. Der Ausschuß erstellte einen Bericht, in dem er die verschiedenen Schwierigkeiten, die sich in dieser Hinsicht ergeben, zusammenstellte und deren Bedeutung und Umfang bewertete. Der Bericht enthält zahlreiche nützliche Hinweise, wie die bestehenden Verhältnisse verbessert werden können. In dieser Hinsicht hat der Ausschuß insbesondere die Rolle und Aufgabe der gemeinsamen Verkehrspolitik auf diesem Gebiet eingehend untersucht.

Zum zweiten Teil der Aufforderung des Rates, d. h. die Ausarbeitung eines Vorschlags für eine flüssigere Abwicklung des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten, ist zu sagen, daß die Kommission zweifellos die vielfältigen Angaben in den genannten Berichten weitgehend nutzen konnte. Vor der Vorlage eines Richtlinienvorschlags an den Rat hielt die Kommission es jedoch für zweckmäßig und sinnvoll, sich noch mit Berufsverbänden und Regierungssachverständigen zu beraten (insgesamt fanden sechs Sitzungen statt).

6. Anhand der Ergebnisse der genannten Berichte und Beratungen konnte die beiliegende Liste der Kontrollen und sonstigen Schwierigkeiten, die sich im Handel zwischen den Mitgliedstaaten ergeben können, ausgearbeitet werden (rund 70 insgesamt!). Diese Kontrollen und Schwierigkeiten gehen auf einzelstaatliche und/oder EG-Vorschriften auf steuerlichem, industriellem, landwirtschaftlichem, sozialem sowie auch auf verkehrlichem Gebiet zurück.
7. Eine realistische Betrachtungsweise muß davon ausgehen, daß Kontrollen im Handel zwischen den Mitgliedstaaten weiterhin durchgeführt werden, solange die Integration auf Gemeinschaftsebene nicht voll und ganz verwirklicht worden ist.

Die Kommission ist, wie sie wiederholt erklärt hat, der Ansicht, daß die Schwierigkeiten im Handel zwischen den Mitgliedstaaten nur im Rahmen eines umfassenden Vorgehens überwunden werden können. Unbeschadet bestehender allgemeiner oder besonderer EG-Regelungen zielt dieser Vorschlag darauf ab, die verschiedenen Kontrollen und Formalitäten im Handel zwischen den Mitgliedstaaten organisatorisch zu verbessern. Diese Maßnahmen, die Teil eines umfassenden Vorgehens sind, müs-

¹⁾ PE 29.912 endg. vom 31. August 1972

²⁾ PE 55.475 endg. vom 12. März 1979

sen zwangsläufig durch Maßnahmen ergänzt werden, die zur Vereinfachung und auf lange Sicht auch zur schrittweisen Aufhebung der Kontrollen bei einer Beförderung führen.

II. Wichtigste Grundlagen der Richtlinie

8. Die Beachtung folgender Grundsätze kann die Wartezeiten bei einer Beförderung erheblich verkürzen:

a) *Zentralisierung der Kontrollen* (Artikel 2)

9. Die Beteiligten können heute frei entscheiden, ob sie die Formalitäten für den Versand bzw. die Abfertigung zum freien Verkehr im Inneren oder an der Grenze eines Mitgliedstaates erfüllen wollen. Andere als Zollkontrollen sollten, natürlich im Rahmen des Möglichen, zur gleichen Zeit vorzugsweise am gleichen Ort vorgenommen werden.

b) *Stichprobenweise Überprüfung* (Artikel 3)

10. Zollkontrollen werden im allgemeinen weitgehend stichprobenweise vorgenommen, was bei bestimmten anderen Kontrollen nicht der Fall ist. Grundsätzlich sollten auch alle anderen Kontrollen stichprobenweise vorgenommen und auf die Fälle eines vermuteten Mißbrauchs begrenzt werden.

c) *Gegenseitige Anerkennung der Kontrollergebnisse* (Artikel 4)

11. Durch die Anerkennung von Sachverhalten, die bei einer vorausgehenden Kontrolle im Laufe einer Beförderung festgestellt worden sind, kann auf eine wiederholte Überprüfung der Beförderungsgüter und Fahrzeuge verzichtet werden.

d) *Erforderliche Zusammenarbeit der Kontrolldienststellen* (Artikel 5)

12. Eine gute Zusammenarbeit zwischen den Kontrolldienststellen (z. B. an einem Ort zusammengefaßte Büros, Harmonisierung der Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen beiderseits der Grenze) fördert einen reibungslosen Grenzübergang in möglichst kurzer Zeit. Das gilt grundsätzlich auch für die Binnenkontrolldienststellen.

e) *Festlegung der Öffnungszeiten und des Personalbestandes aufgrund des Verkehrsaufkommens* (Artikel 6 und 7)

13. Es ist wünschenswert, die Öffnungszeiten und den Personalbestand der Kontrolldienststellen aufgrund der regelmäßigen Verkehrsschwankungen festzulegen.

f) *Besondere Einrichtungen für leerfahrende Beförderungsmittel oder solche, die Güter im Rahmen eines Versandverfahrens transportieren* (Artikel 8)

14. Die Vorteile der Versandverfahren, die den Grenzübergang im Prinzip ohne jede Kontrolle

der Beförderungsgüter ermöglichen, werden in der Praxis manchmal reduziert, da Beförderungsmittel, die ihre Zollformalitäten an der Grenze erledigen, den Verkehrsraum überfüllen und so den Grenzübergang behindern. Daher sind überall dort, wo dies technisch möglich ist, Sonderspuren für einen beschleunigten Grenzübergang der im Rahmen eines Versandverfahrens verkehrenden Beförderungsmittel einzurichten.

g) *Informations- und Kommunikationsverfahren* (Artikel 9)

15. Manche Schwierigkeiten beim Grenzübergang sind darauf zurückzuführen, daß die Beteiligten an der Beförderung nicht ausreichend über die geltenden Verfahren unterrichtet sind, und daß die Kontrolldienststellen nicht über die Art der Schwierigkeiten, welche die Beteiligten an der Beförderung empfinden, informiert sind. Gemischte Ausschüsse auf lokaler und nationaler Ebene könnten daher für eine bessere gegenseitigere Unterrichtung sorgen.

III. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Dieser Artikel soll den Geltungsbereich der Richtlinie festlegen. Er umfaßt zwei Aspekte:

a) Betroffene Verkehre

- grenzüberschreitender Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft,
- Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten durch das Hoheitsgebiet eines Drittlandes,
- Güterverkehr aus einem Drittland nach dem Überschreiten der Außengrenze der Gemeinschaft,
- Güterverkehr nach einem Drittland vor dem Überschreiten der Außengrenze der Gemeinschaft;

b) Betroffene Verkehrsträger

Die Richtlinie gilt für alle Verkehrsträger, d. h. für den Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs-, See- und Luftverkehr sowie den kombinierten Verkehr (Schiene/Straße, Ro-Ro, Container usw.).

Artikel 2

Für die reibungslose Abwicklung einer Beförderung ist es besser, wenn die Kontrollen der Beförderungsgüter, Beförderungsmittel und Papiere zur selben Zeit an einem Ort vorgenommen werden. Die geeignetste Lösung wäre, wenn sie gleichzeitig und vorzugsweise in der Nähe des Versand- und/oder Bestimmungsortes des Beförderungsgutes vorgenommen würden. Denn Kontrollen an verschiedenen Orten haben zusätzliche Wartezeiten zur Folge.

Artikel 3

Eine systematische Zollbeschau und Kontrolle der Beförderungsmittel führt zu einer erheblichen Behinderung des Grenzübergangs. Daher wäre es, was im Zollbereich bereits weitgehend geschieht, zweckmäßig, grundsätzlich Stichprobenkontrollen durchzuführen und so den Verkehr flüssiger zu gestalten.

Artikel 4

Insbesondere in den Beratungen mit den Berufsverbänden wurde die Kommission wiederholt darauf hingewiesen, daß bestimmte Kontrollen wie Gesundheits-, tierseuchenrechtliche, Pflanzenschutz- und Qualitätskontrollen (bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen), Kontrollen der Gewichte und Abmessungen und fahrzeugtechnische Kontrollen zu Schwierigkeiten führen. Wie unter II. Ziffer 11 gesagt, kann die gegenseitige Anerkennung des bei einer vorausgehenden Kontrolle festgestellten Sachverhalts den Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erheblich beschleunigen. Daher wäre eine erneute Kontrolle nicht unbedingt notwendig, so daß sich die Kontrollstellen auf eine Überprüfung der bereits von einer Kontrollstelle ausgefertigten Dokumente beschränken könnten.

Artikel 5

Wie bereits in Artikel 2 gesagt, sollen die Kontrollen im Laufe einer Beförderung möglichst zur selben Zeit und vorzugsweise am selben Ort stattfinden. Artikel 5 enthält Einzelheiten, die eine logische Folge der Bestimmungen von Artikel 2 sind. Es ist notwendig, daß nicht nur die Kontrolldienststellen auf lokaler und nationaler Ebene, sondern auch die Behörden beiderseits einer gemeinsamen Grenze sinnvoll zusammenarbeiten.

Diese Zusammenarbeit sollte sich in erster Linie auf folgende Gebiete erstrecken:

a) Harmonisierung der Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen

Die Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen (Zoll-, tierseuchenrechtliche, Pflanzenschutz-, Qualitätskontrollstellen usw.) sind so zu harmonisieren, daß die Formalitäten und Kontrollen ohne Unterbrechung an der Grenze oder bei einer Binnenkontrollstelle innerhalb eines bestimmten Tageszeitraums, zum Beispiel von 8 Uhr bis 18 Uhr, durchgeführt werden können (siehe auch Artikel 6). Dabei sind für die Kontrolldienststellen nicht nur auf der einen, sondern auch auf der anderen Seite einer gemeinsamen Grenze dieselben Öffnungszeiten festzulegen.

b) Gestaltung der Grenzübergangsstellen

Eine im weitesten Sinne des Wortes bessere Gestaltung der Grenzübergangsstellen kann für den Beteiligten und insbesondere den Verkehrsunternehmer die Formalitäten und Kontrollen verkürzen. Dabei handelt es sich zum Beispiel darum, die Überprü-

fung der Beförderungsgüter oder -mittel so vorzunehmen, daß das Manövrieren der Beförderungsmittel oder die örtliche Bewegung der Beteiligten auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt wird und jede Grenzübergangsstelle genaue und deutliche Leitmarkierungen hat.

Das gilt auch für die Binnenzollstellen, die manchmal in der Innenstadt liegen und nur schwer erreichbar sind. Schon die Anbringung von Hinweisschildern in der Stadt könnte dies verbessern.

c) Zusammenlegung getrennter Grenzdienststellen zu nebeneinanderliegenden Abfertigungsanlagen

Wenn bestimmte Grenzdienststellen zu nebeneinanderliegenden Abfertigungsanlagen zusammengelegt würden, müßte der Verkehrsunternehmer nicht wie bisher zweimal, sondern nur noch einmal halten. Es versteht sich, daß solche Dienststellen in bestimmten Fällen beispielsweise aus technischen Gründen (Geländeform usw.) nicht möglich sind.

Artikel 6

Es ginge zu weit, alle Zolldienststellen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft und alle Binnenzollstellen der einzelnen Mitgliedstaaten rund um die Uhr offen zu halten.

Beim Grenzübergang im Rahmen eines Versandverfahrens (in diesem Falle überschreitet ein Beförderungsmittel die Grenze mit Gütern, die im Inneren eines Mitgliedstaates in den freien Verkehr gebracht werden) müssen die wichtigsten Grenzübergangsstellen Tag und Nacht geöffnet bleiben.

Bei anderen Kontrollen und Formalitäten als im Rahmen eines Versandverfahrens erweist es sich als zweckmäßig, daß die Grenzübergangsstellen auf den Hauptverkehrsverbindungen an allen Werktagen mindestens von 8 Uhr bis 18 Uhr geöffnet sind. Ferner ist dafür zu sorgen, daß die Kontrollen oder Formalitäten außerhalb dieser Öffnungszeiten gegebenenfalls gegen eine Vergütung der Arbeitsstunden vorgenommen werden können.

Wenn bestimmte Kontrollbeamte während der in Artikel 6 Abs. 1 bis 3 genannten Arbeitszeiten nicht anwesend sein können, sind ihre Befugnisse auf anwesende Beamte zu übertragen, damit eine der anderen Dienststellen summarisch überprüfen kann, ob Beförderungsgüter und -papiere übereinstimmen. Es versteht sich, daß eine Übertragung von Befugnissen nur dann in Frage kommen kann, wenn die betreffende Dienststelle die erforderlichen Kenntnisse für die Kontrollen, für die sie die Befugnis erhalten soll, besitzt.

Artikel 7

Dieser Artikel betrifft auch eine organisatorische Verbesserung der Kontrollen und beruht darauf, daß die Wartezeiten sich verkürzen ließen, wenn die Öff-

nungszeiten und der Personalbestand der Zolldienststellen aufgrund der regelmäßigen (täglichen, wöchentlichen oder jahreszeitlichen) Verkehrsschwankungen festgelegt werden. Dabei handelt es sich beispielsweise um Schwankungen bei der Beförderung von Obst und Gemüse (Erntezeit) oder um Spitzenstunden oder -tage bei bestimmten Zolldienststellen. Der Grenzübergang ließe sich verbessern, wenn in solchen Zeiten zusätzliches Personal eingesetzt werden könnte.

Artikel 8

Ein guter Ausbau der Grenzübergangsstellen erfordert auch eine Trennung von Beförderungsmitteln, die Güter im Rahmen eines Versandverfahrens befördern, und leertfahrenden Fahrzeugen einerseits und von Fahrzeugen, bei denen die Zollformalitäten an der Grenze erledigt werden, andererseits. Eine solche Trennung würde die Wartezeiten aller Fahrzeuge, insbesondere derjenigen verkürzen, die im Rahmen der zur Erleichterung des Grenzübergangs geschaffenen Zollversandverfahren verkehren.

Eine solche Verkehrstrennung könnte meistens durch finanziell unerhebliche Maßnahmen erreicht werden. Manchmal genügen Pfeile oder Markierungen auf der Fahrbahn oder dem Parkplatz der Zolldienststelle. Es versteht sich, daß eine solche Maßnahme nur an solchen Grenzübergangsstellen in Frage kommt, an denen das Verkehrsaufkommen dies rechtfertigt.

Artikel 9

Ein Vorgehen zur Erleichterung des Grenzübergangs muß sich auch auf eine bessere Information

der Beteiligten erstrecken. Es liegt im Interesse der zuständigen Kontrolldienststellen, über die praktischen Probleme, welche die Kontrollverfahren für die Beteiligten, insbesondere die Verkehrsunternehmen, mit sich bringen, unterrichtet werden. Diese müssen wiederum rechtzeitig von den Änderungen der Kontrollverfahren usw. unterrichtet werden.

Dort, wo sich dies als zweckmäßig und notwendig erweist, ist ein Forum einzurichten, in dem sich alle Seiten, die mit einer Grenzübergangsstelle oder einer Binnenzollstelle eines Mitgliedstaates zu tun haben, zu den besonderen Schwierigkeiten an dieser Stelle äußern können. Ein großer Teil der Probleme läßt sich bereits auf lokaler Ebene lösen. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß andere Probleme nur auf höherer Ebene gelöst werden können. Daher regelt Artikel 9 auch die Schaffung bilateraler gemischter Ausschüsse auf nationaler Ebene für alle gemeinsamen Grenzen, in denen alle Probleme der Grenzübergänge mindestens einmal jährlich besprochen werden können.

Artikel 10

In diesem Artikel wird festgelegt, daß die Mitgliedstaaten für die Lockerung der Kontrollen und Formalitäten keine anderen Kontrollen einführen dürfen, die den Verkehr beeinträchtigen können.

Artikel 11, 12 und 13

keine Bemerkungen

Anhang

Verzeichnis der Schwierigkeiten, die beim Grenzübergang auftreten können

I. Grenzhindernisse, die ihren Ursprung im Verkehr haben*A. Straßenverkehr*

a) Obligatorische Grenzkontrollen

1. Kontrolle der Fahrtgenehmigungen im grenzüberschreitenden Verkehr
2. Straßenverkehrssteuer (im Durchgangsverkehr durch Österreich und Jugoslawien)

b) Fakultative Grenzkontrollen

1. Kontrolle der Zeitgenehmigungen im grenzüberschreitenden Verkehr
2. Kontrolle der Genehmigungen für den innerstaatlichen Verkehr
3. Gewichte und Abmessungen
4. Technische Fahrzeugkontrollen und Anerkennung der Zulassung der Fahrzeuge zum Straßenverkehr
5. Bauartgenehmigung nach den ADR- und ATP-Vorschriften
6. Zollpassierschein für den Lastkraftwagen und/oder den Anhänger
7. Kraftfahrzeugschein
8. Arbeits- und Lenkzeitevorschriften
9. Führerschein
10. CMR-Frachtbrief
11. Innerstaatliche Genehmigung für den Personenverkehr
12. Fahrgastliste
13. Fahrtenblatt für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen im Transit durch ein anderes Land

c) Sonstige Grenzkontrollen

1. Sonntags-, Feiertags- und Ferienfahrverbot

B. Eisenbahnverkehr¹⁾

1. Wechsel der Lokomotiven
2. Wagentechnische Untersuchung
3. Ausstellen der Bremszettel
4. Rangierarbeiten und/oder Zugbildung
5. Austausch der Wagen
6. Bezettelung der Wagen
7. Weiterleitung der Begleitpapiere
8. Kontrolle der Frachtpapiere

¹⁾ Diese Punkte betreffen in erster Linie die Betriebs-schwierigkeiten. Die Eisenbahnen arbeiten in diesen Fragen bereits zusammen.

C. Binnenschiffsverkehr

a) Obligatorische Grenzkontrollen

b) Fakultative Grenzkontrollen

1. Schifffahrt- und Kanalgebühr
2. Kontrolle der Polizeiverordnungen (Zusammensetzung des Fahrpersonals, Schubeinheiten usw.)
3. Schiffsangebote und -zeugnisse
4. Zulassung der Binnenschiffe zur Beförderung gefährlicher Güter

D. Luftverkehr

1. Kontrolle der Frachtpapiere
2. Sicherheitskontrolle

E. Mehrere Verkehrsträger

1. Erfassung statistischer Angaben
2. Probleme der Eisenbahnen beim Übergang der Eisenbahnwagen auf Eisenbahnfähren

F. Infrastruktur

a) Straßenverkehr

1. Mangelnde Sonderspuren für die im Rahmen eines Versandverfahrens oder leer verkehrenden Lastkraftwagen

b) Eisenbahnverkehr

1. Grenzbahnhöfe
2. Zugang zu Rangiergleisen und Entlastungsstrecken
3. Besonderheiten der Verkehrswegeplanung
4. Fehlen von Gleisen für den Durchgangsverkehr

c) Luftverkehr

1. Unzureichende Mechanisierung
2. Fehlen geeigneter Infrastruktur

II. Schwierigkeiten, die ihren Ursprung außerhalb des Verkehrs haben und die die normale Verkehrsabwicklung beeinträchtigen*A. Straßenverkehr*

1. Grüne Versicherungskarte (Haftpflichtversicherung)

*B. Eisenbahnverkehr**C. Binnenschifffahrt*

1. Versicherungsbescheinigungen
2. Kontrolle der Bordausstattung für den persönlichen Bedarf und der Bordvorräte

D. Mehrere Verkehrsträger

1. Gesundheits-, tierseuchenrechtliche, Pflanzenschutz- und Qualitätskontrollen sowie Kontrollen auf Schadstoffe
2. Beschränkte Öffnungszeiten der unter Punkt 1 genannten Dienststellen
3. Kontrolle (und Besteuerung) des Kraftstoffs in den Kraftstoffbehältern der Nutzfahrzeuge (Straße) und der Binnenschiffe (steuerfreier Kraftstoff)
4. Kontrolle des Kraftstoffs für Antriebsmotoren von Kompressoren, Kühlmaschinen usw. (steuerpflichtiger oder steuerfreier Kraftstoff)
5. Kraftfahrzeugsteuer
6. Unzureichende Vereinheitlichung der Papiere
7. Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Arbeit der Zolldienststellen
 - a) Kontrolle der Zolllpapiere
 - b) Verplombung der Fahrzeuge
 - c) Überprüfungen der Beförderungsgüter
 - d) Registrierung der Güter (in Dänemark)
 - e) Vorgeschriebene Angabe des Warenwertes (in Italien)

f) Nicht ständige Öffnungszeiten der Zollämter

g) Mangelnde bilaterale Harmonisierung der Arbeitszeit der Grenzdienststellen

h) Begrenzte Befugnisse bestimmter Zolldienststellen für die Zollabfertigung bestimmter Erzeugnisse

i) Verspätete Rückgabe der Papiere

j) Streiks der Zollbeamten

8. Mehrwertsteuer auf Beförderungsgüter und Reparaturleistungen für Beförderungsmittel in einem anderen Mitgliedstaat

9. Mehrwertsteuer auf die Verkehrsleistungen

10. Kontrolle gefährlicher Güter

11. Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Festsetzung landwirtschaftlicher Ausgleichsbeträge (insbesondere Getreide)

12. Unzureichende Unterrichtung der Beteiligten und der Verwaltungen über die von dem Beteiligten empfundenen Schwierigkeiten

13. Devisenkontrollformalitäten

III. Sonstige Schwierigkeiten

1. Vorlage unvollständiger Papiere durch die Verkehrsunternehmer

2. Zollspediteure

a) Verpflichtung, die Zollformalitäten durch (zugelassene) Zollspediteure erfüllen zu lassen

b) Arbeitsweise bestimmter Zollspediteure

Entwurf eines Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Erleichterung der Formalitäten und Kontrollen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 43, 75, 84 und 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Europäische Rat hat bei verschiedenen Anlässen¹⁾ betont, daß der Binnenmarkt zu stärken und weiterzuentwickeln ist, und daß in diesem Zusammenhang größere Anstrengungen erforderlich sind, um die Grenzformalitäten und -kontrollen im Innern der Gemeinschaft zu erleichtern.

Der Rat verabschiedete am 26. März 1981 ein bis Ende 1983 laufendes Prioritätenprogramm auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik, wobei die „Erleichterung des Grenzübergangs“ eine der zehn Prioritäten bildet; bei gleicher Gelegenheit forderte er die Kommission auf, ihm hierzu entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Am 12. Juni 1978 verabschiedete der Rat eine Prioritätenliste für den Luftverkehr, dessen Erleichterung zu den Prioritäten zählt.

Das Europäische Parlament wies wiederholt darauf hin, daß sich die Wartezeiten nachteilig auf den freien Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auswirken könnten, und forderte daher die Kommission auf, Vorschläge für ihre Beseitigung zu unterbreiten.

Die Wartezeiten an den Grenzübergängen führen zu höheren Beförderungskosten, die sich auf die Endpreise der Beförderungsgüter auswirken.

Die Wartezeiten an den Grenzen beeinträchtigen die Arbeitsbedingungen insbesondere im Straßen- und Binnenschiffsverkehr.

Diese Wartezeiten an den Grenzübergängen haben ihren Ursprung sowohl im Verkehr als auch auf anderen Gebieten.

Die Wartezeiten können durch eine bessere Organisation der aufgrund des Gemeinschaftsrechts gerechtfertigten Kontrollen verkürzt werden.

Um einen flüssigeren Verkehr der Fahrzeuge im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sicherzu-

stellen, empfiehlt es sich, die verschiedenen Kontrollen an einem Ort, vorzugsweise am Abgangs- oder Bestimmungsort der Güter zusammenzufassen, wobei jedoch grundsätzlich die freie Wahl dieses Ortes durch die an der Beförderung beteiligten Parteien zu wahren ist.

Die Zollkontrollen im innergemeinschaftlichen Verkehr werden weitgehend stichprobenweise vorgenommen; es dürfte zweckmäßig sein, dieses Verfahren im Rahmen des Möglichen auf die übrigen Kontrollen nach dem nichtharmonisierten einzelstaatlichen Recht auszudehnen; selbst bei Inanspruchnahme von Artikel 36 des Vertrags durch einen Mitgliedstaat können die Kontrollen nur innerhalb der in diesem Artikel festgelegten Grenzen durchgeführt werden.

Die Flüssigkeit des Güterverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten läßt sich durch die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung des bei der Ausstellung der Bescheinigungen oder anderen Papieren festgestellten Sachverhalts verbessern.

Die Einrichtung von Schnellspuren, die leer verkehrenden Beförderungsmitteln oder Beförderungsmittern, die Waren im Rahmen eines Versandverfahrens befördern, vorbehalten sind, kann die Wartezeiten an den Grenzen verkürzen.

Es ist wünschenswert, durch die Schaffung gemischter Ausschüsse auf lokaler und nationaler Ebene einen Rahmen zu schaffen, der zu einer besseren gegenseitigen Information über die Schwierigkeiten an bestimmten Grenzübergangsstellen führen kann, wobei diese Information der Suche nach gemeinsamen Lösungen dienen soll, die geeignet sind, die Verhältnisse an den betreffenden Grenzübergangsstellen zu verbessern.

Es ist auch darauf zu achten, daß die Mitgliedstaaten keine neuen Formalitäten oder Kontrollen an den Grenzübergangsstellen einführen, die die Maßnahmen zur Erleichterung des Grenzübergangs wirkungslos machen.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Geltungsbereich

Artikel 1

Unbeschadet der geltenden besonderen Bestimmungen der von der Gemeinschaft erlassenen allgemeinen Regelungen bzw. Einzelregelungen gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie für Formalitäten und Kontrollen, welche die Flüssigkeit des Güterverkehrs über

1) Europäischer Rat vom 29./30. Juni 1981 und vom 29./30. März 1982.

- eine Binnengrenze der Gemeinschaft oder
 - eine Außengrenze, wenn der Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten die Fahrt durch ein Drittland mit sich bringt,
- unabhängig vom Verkehrsträger oder von der Verkehrstechnik beeinträchtigen können.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die verschiedenen Kontrollen im Laufe einer Beförderung im Rahmen des Möglichen zur selben Zeit und am selben Ort, vorzugsweise am Abgangs- oder Bestimmungsort der Waren, stattfinden.

Artikel 3

Entsprechend der beim Zoll geltenden Übung sehen die Mitgliedstaaten im Rahmen des Möglichen von einer systematischen Beschau der beförderten Güter und Beförderungsmittel ab.

Artikel 4

Für die Zwecke dieser Richtlinie erkennen die Mitgliedstaaten gegenseitig den Sachverhalt an, der in den nach den nationalen Vorschriften erstellten Bescheinigungen festgestellt worden ist.

Hierzu übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission die Liste und die Muster der einzelstaatlichen Kontrolldokumente sowie Angaben über den Gegenstand dieser Dokumente, soweit dieser nicht klar aus ihnen hervorgeht; die Kommission unterrichtet hiervon die übrigen Mitgliedstaaten.

Artikel 5

1. Jeder Mitgliedstaat sorgt für eine sinnvolle Zusammenarbeit der innerstaatlichen Dienststellen, die für Kontrollen während der Beförderung zuständig sind.
2. Die Mitgliedstaaten stellen bilaterale Kontakte her, um zu einer sinnvollen Zusammenarbeit der verschiedenen Kontrolldienststellen beiderseits der gemeinsamen Grenze dieser Mitgliedstaaten zu gelangen.
3. Die Zusammenarbeit im Sinne der Absätze 1 und 2 betrifft insbesondere
 - die Harmonisierung der Öffnungszeiten der einzelnen Dienststellen,
 - die Gestaltung der Grenzübergangsstellen,
 - die Umgestaltung der Grenzzollstellen zu nebeneinanderliegenden Abfertigungsanlagen, soweit dies technisch möglich ist.

Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Grenzübergangsstellen auf den Hauptverkehrsverbindungen

ständig geöffnet sind, damit die im Rahmen eines Versandverfahrens verkehrenden Beförderungsmittel Tag und Nacht die Grenze überschreiten können.

2. Bei Kontrollen und Formalitäten, die nicht beim Grenzübergang im Rahmen eines Versandverfahrens stattfinden, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, daß die Stellen gemäß Absatz 1 an Arbeitstagen mindestens von 8 Uhr bis 18 Uhr geöffnet sind.
3. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß es an den Grenzübergangsstellen auf den Hauptverkehrsverbindungen möglich ist, Kontrollen oder Formalitäten, soweit sie nicht Beförderungen im Rahmen eines Versandverfahrens betreffen, auf besonderen Wunsch des Beteiligten außerhalb der Öffnungszeiten gemäß Absatz 2, gegebenenfalls gegen eine Vergütung nach Maßgabe der geleisteten Stunden, vorzunehmen.
4. Wenn die in den Absätzen 2 und 3 genannten Maßnahmen für bestimmte Kontrolldienststellen an diesen Grenzübergangsstellen nicht möglich sind, regeln die Mitgliedstaaten die Übertragung der erforderlichen Befugnisse in der Weise, daß eine der anderen Dienststellen summarisch kontrollieren kann, ob Waren und Papiere übereinstimmen.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten legen die Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen und den Personalbestand nach Maßgabe der regelmäßigen Verkehrsschwankungen fest.

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten bemühen sich, überall dort, wo das technisch möglich ist und das Verkehrsaufkommen dieses rechtfertigt, an den Grenzübergangsstellen Schnellspuren zu schaffen, die leeren Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit Waren im Rahmen eines Versandverfahrens vorbehalten sind.

Artikel 9

1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Schaffung von
 - bilateralen gemischten Ausschüssen auf lokaler Ebene, die dort, wo sich das als zweckmäßig erweist, regelmäßig und bei Bedarf zusammentreten,
 - bilateralen gemischten Ausschüssen auf nationaler Ebene, die mindestens einmal im Jahr zusammentreten,
 um Lösungen für die an der gemeinsamen Grenze auftretenden Schwierigkeiten zu suchen.
2. Die Mitgliedstaaten schaffen für Kontrolldienststellen im Inneren eines Mitgliedstaates, bei denen sich dies als zweckmäßig erweist, gemischte

Ausschüsse auf lokaler und/oder nationaler Ebene, die regelmäßig und bei Bedarf zusammentreten.

3. Die Ausschüsse nach Absatz 1 und 2 setzen sich aus Vertretern der verschiedenen Kontrolldienststellen und Vertretern der Verkehrsunternehmer, Zollspediteure, Zollagenten und Verkehrsnutzer zusammen.
4. Die Vertreter der Kommission können auf Einladung oder von sich aus an den Sitzungen der gemischten Ausschüsse auf nationaler Ebene teilnehmen.
5. Jeder Mitgliedstaat teilt die Ergebnisse der Sitzungen der gemischten Ausschüsse auf nationaler Ebene der Kommission mit, welche die übrigen Mitgliedstaaten davon unterrichtet.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 10

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die zur Erleichterung des Grenzübergangs getroffenen Maßnahmen nicht durch die Einführung neuer Kontrollen oder Formalitäten wirkungslos gemacht werden.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten teilen alljährlich bis zum 1. Juli der Kommission mit, welche Vorschriften und praktischen Maßnahmen sie im Laufe des Vorjahres eingeführt haben, um die in Rede stehenden Formalitäten und Kontrollen organisatorisch zu verbessern.

Aufgrund dieser Mitteilungen legt die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament alle zwei Jahre einen Bericht über den Stand der Anwendung dieser Richtlinie vor.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum ... (sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie) nachzukommen.
2. Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission den Wortlaut der Vorschriften mit, die er zur Anwendung dieser Richtlinie erläßt.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Bericht des Abgeordneten Bamberg

Der in der Anlage enthaltene Richtlinienvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/1686 vom 27. Mai 1982 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 1. Dezember 1982 behandelt hat.

Ziel des Richtlinienvorschlages ist es, die EG-Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, die Kontrollen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf Schiene, Straße und Wasserweg zu vereinfachen. Es ist insbesondere vorgeschlagen eine Beschränkung auf Stichproben-Kontrollen, die gegenseitige Anerkennung von Prüfungsbescheinigungen, die ständige Öffnung der Grenzübergangsstellen an den Hauptverkehrsverbindungen, die Einrichtung von Schnellspuren an den Kontrollstellen für Leerfahrzeuge

und die Schaffung gemischter Ausschüsse, um örtliche Probleme und Schwierigkeiten schnell und unbürokratisch zu beseitigen.

Der Verkehrsausschuß begrüßt ausdrücklich den vorgelegten Richtlinienvorschlag. Es handelt sich hier um einen wesentlichen Beitrag zur Erleichterung des Güterverkehrs innerhalb der Europäischen Gemeinschaft. Die Verabschiedung der Richtlinie im Rat sollte auf jeden Fall sichergestellt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte auch in Kauf genommen werden, daß einzelne Regelungen, die erheblich in die Organisationsgewalt der EG-Mitgliedstaaten eingreifen, unter Umständen von dem Entwurf abgetrennt und lediglich als Empfehlung verabschiedet werden. Der Verkehrsausschuß schlägt eine entsprechende EntschlieÙung vor und empfiehlt im übrigen Kenntnisnahme von der Vorlage.

Bonn, den 1. Dezember 1982

Bamberg

Berichterstatter

