

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/873 Nr. 34 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Zugang zum Beruf des
Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffs-
güterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungs-
zeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf

»EG-Dok. Nr. 11361/83«

A. Problem

Nach dem Vorschlag der EG-Kommission soll künftig nur derjenige Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr haben, der vorher entsprechende Fachkenntnisse erworben hat und der hierüber ein amtliches Zeugnis besitzt. Ausgestellte Zeugnisse sollen innerhalb der gesamten Europäischen Gemeinschaft anerkannt werden.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlages, weil kein Bedarf für eine derartige Berufszugangsregelung besteht.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel darauf hinzuwirken, daß von einer Zugangsregelung für den Beruf des Binnenschiffsunternehmers abgesehen wird.

Bonn, den 11. April 1984

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Haungs
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 49, 57 und 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

Es sollten gemeinsame Regeln für den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr eingeführt werden, um eine bessere Qualifizierung des Verkehrsunternehmers zu gewährleisten. Diese kann im Interesse der Verkehrsnutzer, der Verkehrsunternehmer und der gesamten Wirtschaft zur Sanierung des Marktes und zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen beitragen.

Deswegen sollten die Regeln für den Zugang zum Beruf des Binnenschiffsverkehrsunternehmers mindestens der fachlichen Eignung des Unternehmers gelten; allerdings können die Mitgliedstaaten auch Regeln für die Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Verkehrsunternehmers beibehalten oder aufstellen.

Es ist jedoch nicht nötig, bestimmte Verkehre von geringer wirtschaftlicher Bedeutung in diese gemeinsamen Regeln einzubeziehen, und der Werkverkehr ist seiner Definition entsprechend von diesen Regeln ausgenommen.

Um die tatsächliche Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit zu fördern, ist für die von dieser Richtlinie erfaßte Tätigkeit die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise zu gewährleisten.

Bescheinigungen über die fachliche Eignung, die nach den Bestimmungen dieser Richtlinie über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers aus-

gestellt wurden, sind vom Aufnahmeland als ausreichender Nachweis anzuerkennen.

Mitgliedstaaten, die von ihren Staatsangehörigen verlangen, daß sie Voraussetzungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllen, müssen bei Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Vorlage geeigneter, von einer zuständigen Behörde des Heimat- oder Herkunftslandes des Verkehrsunternehmers ausgestellte Urkunden als ausreichenden Nachweis anerkennen.

Die Vorschriften dieser Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse oder sonstigen Befähigungsnachweise für den Beruf des Verkehrsunternehmers gelten für die in dieser Richtlinie erfaßten Unternehmen nur dann, wenn es sich um Gesellschaften im Sinne von Artikel 58 des Vertrages handelt.

Soweit die Mitgliedstaaten auch bei abhängig Beschäftigten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1612/68 des Rates vom 15. Oktober 1968 über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer innerhalb der Gemeinschaft¹⁾ den Zugang zu den von dieser Richtlinie erfaßten Tätigkeiten oder die Ausübung dieser Tätigkeiten vom Besitz der Berufskennntnisse und fachlichen Eignung abhängig machen, muß diese Richtlinie auch auf diese Personengruppe angewendet werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Definitionen und Geltungsbereich

Artikel 1

1. Der Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr wird durch die Vorschriften geregelt, welche die Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit den gemeinsamen Regeln dieser Richtlinie erlassen.
2. Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:
 - „Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr“ die Tätigkeit natürlicher Personen oder Unternehmen, die — sei es auch nur gelegentlich — mit Binnenschiffen im gewerblichen Verkehr Güter befördern.
 - „Unternehmen“ Gesellschaften im Sinne von Artikel 58 des Vertrages sowie Partikulier-

¹⁾ ABl. Nr. 257 vom 19. Oktober 1968, S. 2

vereinigungen oder -genossenschaften, auch ohne Rechtspersönlichkeit, deren Ziel es ist, bei den Verladern Ladung zu beschaffen, um sie auf ihre Mitglieder zu verteilen.

- „Partikulier“ den Eigner oder Betreiber von höchstens drei Schiffen sowie ein Unternehmen der Partikulierschiffahrt im Sinne der innerstaatlichen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates.

Artikel 2

Diese Richtlinie gilt nicht für natürliche Personen oder Unternehmen, die den Beruf eines Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr mit Schiffen ausüben, deren Ladefähigkeit bei höchstzulässigem Tiefgang 200 metrische Tonnen nicht überschreitet.

Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle für alle oder für einen Teil der Beförderungen oder auch für einige Beförderungsarten herabsetzen.

Auch für natürliche Personen oder Unternehmen, die Fähren betreiben, gilt diese Richtlinie nicht.

KAPITEL II

Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf

Artikel 3

1. Natürliche Personen oder Unternehmen, die den Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr ausüben wollen, müssen die Voraussetzung der fachlichen Eignung erfüllen, auch wenn sie Mitglied einer Partikuliervereinigung oder -genossenschaft im Sinne von Artikel 1 Abs. 2 sind, oder wenn sie ihre Tätigkeit ausschließlich für begrenzte Dauer im Auftrage eines anderen Unternehmens der Binnenschiffahrt ausüben.

Ist der Antragsteller eine natürliche Person, die diese Bedingung nicht erfüllt, dann können die zuständigen Behörden ihm dennoch die Genehmigung zur Ausübung des Berufs eines Verkehrsunternehmers erteilen, sofern er ihnen eine andere Person benennt, welche diese Bedingung erfüllt und den Verkehrsbetrieb ständig und tatsächlich leitet.

Ist der Antragsteller ein Unternehmen im Sinne von Artikel 1 Abs. 2, so muß die Bedingung der fachlichen Eignung von einer der Personen erfüllt werden, die das Verkehrsunternehmen ständig und tatsächlich leiten.

2. Die Voraussetzungen der fachlichen Eignung sind erfüllt, wenn Kenntnisse auf den in der Liste im Anhang angeführten Sachgebieten vorhanden sind, die von der von dem jeweiligen Mitgliedstaat dafür bestellten Behörde oder Stelle festgestellt worden sind. Die erforderlichen Kenntnisse können entweder durch den Besuch von Lehrgängen oder durch praktische Erfahrungen in einem Verkehrsbetrieb oder

durch eine Kombination beider erworben werden. Die Mitgliedstaaten können die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschuldiplome vom Nachweis ihrer Kenntnisse in den in der Liste im Anhang aufgeführten Sachgebieten, die von diesen Diplomen gedeckt sind, ausnehmen.

Als Nachweis der fachlichen Eignung muß eine Bescheinigung vorgelegt werden, die von der im ersten Unterabsatz genannten Behörde oder Stelle ausgestellt worden ist.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten regeln die Voraussetzungen, unter denen ein Unternehmen abweichend von Artikel 3 Abs. 1 im Fall des Ablebens oder der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit der natürlichen Person, die die Tätigkeit des Verkehrsunternehmers ausübt, oder der natürlichen Person, die die in Artikel 3 geforderten Voraussetzungen erfüllt, vorläufig höchstens ein Jahr lang — in ausreichend begründeten Sonderfällen höchstens sechs Monate länger — fortgeführt werden darf.
2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch ausnahmsweise in bestimmten Sonderfällen die Fortführung des Verkehrsbetriebs durch eine Person, die die Voraussetzungen der fachlichen Eignung nach Artikel 3 nicht erfüllt, aber eine praktische Berufserfahrung von mindestens drei Jahren in der laufenden Geschäftsführung dieses Betriebs besitzt, endgültig zulassen.

Artikel 5

Natürliche Personen und Unternehmen, die nachweisen, daß sie den Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und/oder grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr vor dem 1. Juli 1984 in einem Mitgliedstaat aufgrund einer innerstaatlichen Regelung ausüben durften, sind von dem Nachweis befreit, daß sie den Vorschriften des Artikels 3 genügen.

Artikel 6

1. Die Entscheidungen, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten aufgrund der gemäß dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen erlassen werden und durch die ein Antrag auf Zulassung zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr abgelehnt wird, müssen mit Gründen versehen sein.
2. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, daß die zuständigen Behörden die Zulassung zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr entziehen, wenn sie feststellen, daß die Voraussetzungen nach Artikel 3 nicht mehr erfüllt sind, wobei sie jedoch gegebenenfalls eine ausreichende Frist für die Einstellung einer Ersatzperson gewähren müssen.
3. Die Mitgliedstaaten räumen den unter diese Richtlinie fallenden natürlichen Personen oder

Unternehmen die Möglichkeit ein, im Fall der in den Absätzen 1 und 2 genannten Entscheidungen ihre Interessen in geeigneter Weise geltend zu machen.

KAPITEL III

Gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise

Artikel 7

1. Die Mitgliedstaaten erkennen als ausreichenden Nachweis der fachlichen Eignung die in Artikel 3 Abs. 2 zweiter Unterabsatz genannten, von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Bescheinigungen an, wenn sie auf einer bestandenen Prüfung des Bewerbers oder auf einer dreijährigen praktischen Erfahrung basieren.
2. In bezug auf die natürlichen Personen und Unternehmen, die in einem Mitgliedstaat aufgrund von einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vor dem 1. Juli 1984 den Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und/oder grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr ausüben durften, erkennen die Mitgliedstaaten — sofern diese Unternehmen Gesellschaften gemäß Artikel 58 des Vertrags sind — als ausreichenden Nachweis der fachlichen Eignung die Bescheinigung an, daß die betreffende Tätigkeit drei Jahre lang in einem Mitgliedstaat tatsächlich ausgeübt wurde. Die Ausübung dieser Tätigkeit darf nicht mehr als fünf Jahre vor dem Zeitpunkt der Vorlage der Bescheinigung beendet worden sein.

Handelt es sich um ein Unternehmen, so wird die tatsächliche Ausübung der Tätigkeit für eine der natürlichen Personen bescheinigt, die die Beförderungstätigkeit des Unternehmens tatsächlich leitet.

Artikel 8

1. Werden in einem Aufnahmemitgliedstaat an die eigenen Staatsangehörigen besondere Anforderungen in bezug auf die Zuverlässigkeit oder darauf, daß noch kein Konkurs erfolgt ist, gestellt, dann erkennt dieser Staat unbeschadet der Absätze 2 und 3 bei den Staatsangehörigen der übrigen Mitgliedstaaten die Vorlage eines Strafregisterauszuges oder, in Ermangelung dessen, die Vorlage einer von einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des Heimat- oder Herkunftslandes des Verkehrsunternehmers ausgestellten gleichwertigen Bescheinigung an, aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind.
2. Werden in einem Mitgliedstaat an die eigenen Staatsangehörigen besondere Anforderungen in bezug auf ihre Zuverlässigkeit gestellt, deren Nachweis aus der in Absatz 1 genannten Be-

scheinigung nicht hervorgeht, so erkennt dieses Land als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des Heimat- oder Herkunftslandes an, aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind. Diese Bescheinigungen müssen die spezifischen Tatsachen betreffen, die im Aufnahmeland berücksichtigt werden.

3. Wird eine gemäß den Absätzen 1 oder 2 geforderte Bescheinigung im Heimat- oder Herkunftsland nicht ausgestellt, so kann sie durch eine eidesstattliche Erklärung oder durch eine förmliche Erklärung ersetzt werden, die der Betreffende vor einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde, oder gegebenenfalls bei einem Notar des Heimat- oder Herkunftslandes abgegeben hat, der eine beglaubigte Bescheinigung dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung ausstellt. Die Erklärung darüber, daß noch kein Konkurs erfolgt ist, kann auch vor einem qualifizierten Berufsverband dieses Landes abgegeben werden.
4. Die gemäß den Absätzen 1 und 2 ausgestellten Bescheinigungen dürfen bei ihrer Vorlage nicht älter als drei Monate sein. Dies gilt auch für die gemäß Absatz 3 abgegebenen Erklärungen.

Artikel 9

1. Stellt ein Mitgliedstaat an die eigenen Staatsangehörigen bestimmte Anforderungen bezüglich der finanziellen Leistungsfähigkeit und ist diese mit einer Bescheinigung nachzuweisen, so erkennt dieser Staat entsprechende Bescheinigungen von Banken des Heimat- oder Herkunftslandes oder von sonstigen, von diesem Land benannten Institutionen als den in seinem eigenen Hoheitsgebiet ausgestellten Bescheinigungen gleichwertig an.
2. Stellt ein Mitgliedstaat an seine Staatsangehörigen bestimmte Anforderungen in bezug auf ihre finanzielle Leistungsfähigkeit, deren Nachweis nicht durch die in Absatz 1 genannte Bescheinigung erbracht werden kann, so erkennt dieser Mitgliedstaat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der übrigen Mitgliedstaaten eine von einer hierfür zuständigen Verwaltungsbehörde des Heimat- oder Herkunftslandes ausgestellte Bescheinigung an, aus der hervorgeht, daß diese Anforderungen erfüllt sind. Diese Bescheinigungen müssen die spezifischen Tatsachen betreffen, die im Aufnahmeland berücksichtigt werden.

Artikel 10

Die Artikel 7 bis 9 dieser Richtlinie finden auch auf die Angehörigen von Mitgliedstaaten Anwendung, die aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 1612/68 die in Artikel 1 genannten Tätigkeiten als Arbeitnehmer ausüben.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten bestimmen innerhalb der in Artikel 12 Abs. 1 erster Unterabsatz vorgesehenen Frist die für die Ausstellung der in Artikel 7 Abs. 2 genannten Bescheinigungen zuständigen Behörden oder Stellen. Sie setzen die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

KAPITEL IV

Schlußbestimmungen

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem

1. Juli 1984 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

Sie sorgen dafür, daß die erste Überprüfung der fachlichen Eignung im Sinne von Artikel 3 vor dem 1. Januar 1987 stattfindet.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Liste der unter Artikel 3 Absatz 4 fallenden Sachgebiete

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

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

1. Recht

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

- Verträge im allgemeinen,
- Beförderungsverträge, insbesondere die Haftung des Verkehrsunternehmers (Art und Grenzen),
- Handelsgesellschaften,
- Geschäftsbücher,
- Arbeitsrecht, soziale Sicherheit,
- Steuerrecht.

2. Kaufmännische und finanzielle Betriebsführung

- Zahlungsverkehr und Finanzierungsverfahren,
- Berechnung der Selbstkosten,
- Beförderungspreise und -bedingungen,
- kaufmännisches Rechnungswesen,
- Versicherungswesen,

- Ausstellung von Rechnungen,
- Verkehrshilfsgewerbe.

3. Zugang zum Markt

- Vorschriften für den Zugang zum Beruf und dessen Ausübung,
- Befrachtungsregelungen,
- Beförderungs- und Begleitpapiere.

4. Technische Normen und technischer Betrieb

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

5. Sicherheit

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

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

- die unter Buchstabe A genannten Sachgebiete,
- Bestimmungen, insbesondere auf den Gebieten der Befrachtung sowie der Beförderungspreise und -bedingungen, die auf Grund einzelstaatlicher Rechtsvorschriften, gemeinschaftlicher Regeln und internationaler Übereinkommen und Abkommen für den Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Gemeinschaft und Drittländern gelten,
- Zollpraxis und -förmlichkeiten,
- wichtigste Verkehrsregeln in den Mitgliedstaaten.

Begründung**I. Einleitung**

1. Die Kommission war immer der Auffassung, daß im Bereich der Binnenschifffahrt wie in dem des Straßenverkehrs einheitliche Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers eingeführt werden sollten, um die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für den Beruf des Verkehrsunternehmers zu erleichtern und so die tatsächliche Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit durch die Verkehrsunternehmer in der Gemeinschaft und gleichzeitig die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr zu fördern.
2. Hierzu hat der Rat für den Bereich des Straßenverkehrs die Richtlinien 74/561/EWG und 74/562/EWG vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers bzw. des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr¹⁾ sowie die Richtlinie 77/796/EWG vom 12. Dezember 1977 über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr²⁾ erlassen.
3. Für den Binnenschiffsverkehr hat die Kommission in ihrer Mitteilung an den Rat vom 9. Februar 1983 „Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik“³⁾ erneut betont, daß Regeln für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers und für die gegenseitige Anerkennung der Befähigungsnachweise für diesen Beruf festgelegt werden müssen.

Die Kommission hatte bereits am 10. Oktober 1975⁴⁾ diesbezügliche Vorschläge vorgelegt.

Das Europäische Parlament⁵⁾ und der Wirtschafts- und Sozialausschuß⁶⁾ hatten befürwortende Stellungnahmen abgegeben.

Der Rat war hingegen der Auffassung, daß es sich keineswegs um eine dringende Frage handele und wurde deswegen in dieser Angelegenheit nicht weiter tätig. Im übrigen hatten mehrere Delegationen ihre Zurückhaltung gegenüber einigen der empfohlenen Bestimmungen deutlich gemacht.

Unter diesen Bedingungen hatte die Kommission schließlich ihre Vorschläge aus dem Jahre

1975 zurückgezogen⁷⁾, sich jedoch vorgenommen, wie entsprechend den Erörterungen, die in den Ratsgremien geführt worden waren, zu ändern und zu gegebener Zeit im Rahmen einer umfassenden Aktion zur Sanierung und Ordnung des Binnenschiffverkehrsmarktes erneut vorzulegen.

4. In diesem Rahmen hat die Kommission den Rat bereits mit einem Vorschlag über die Festlegung der Bedingungen für die Zugehörigkeit eines Schiffes zur Rheinschifffahrt⁸⁾ und mit einem Vorschlag für einen Beschluß des Rates über ein gemeinsames Vorgehen in der ZKR zur Beseitigung des strukturellen Kapazitätsüberhangs⁹⁾ befaßt.

II. Allgemeine Überlegungen

5. Während der Vorschlag von 1975 sich eng an die Richtlinien aus dem Jahre 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und des Personenkraftverkehrsunternehmers anlehnte, ist der neue Vorschlag einerseits auf den Güterverkehr beschränkt und verzichtet andererseits auf Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit als Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf.

Es stellte sich nämlich als überflüssig heraus, den Binnenschiffspersonenverkehr in die vorgeschlagene Regelung einzubeziehen, da dieser derartige Besonderheiten aufweist und auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik von so geringer wirtschaftlicher Bedeutung ist, daß er ohne Risiko von den geplanten Maßnahmen ausgenommen bleiben kann.

Außerdem stellte sich heraus, daß entsprechend dem von einigen einzelstaatlichen Delegationen bei der Erörterung der vorhergehenden Vorschläge geäußerten Wunsch in der angestrebten Richtlinie auf die Bedingung der Zuverlässigkeit verzichtet werden kann, weil die allgemeinen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften in dieser Hinsicht ausreichen, und daß auch die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit aufgegeben werden kann, weil diese in der Praxis mit dem Besitz eines oder mehrerer Schiffe bereits erfüllt ist; die Mitgliedstaaten müssen allerdings die Möglichkeit haben, die Voraussetzungen Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit beizubehalten oder einzuführen, wenn sie dies beabsichtigen.

6. Mit dem Vorschlag wird angestrebt, die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und die

¹⁾ ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974

²⁾ ABl. Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977

³⁾ Dok. KOM (83) 58 endg.

⁴⁾ ABl. Nr. C 1 vom 5. Januar 1976

⁵⁾ ABl. Nr. C 125 vom 8. Juni 1976

⁶⁾ ABl. Nr. C 197 vom 23. August 1976

⁷⁾ ABl. Nr. C 23 vom 30. Januar 1982

⁸⁾ KOM (83) 34 endg. vom 28. Januar 1983

⁹⁾ KOM (83) 582 endg. vom 6. Oktober 1983

Maßnahmen für die Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für den Beruf des Binnenschiffsverkehrsunternehmers, die für den Bereich des Straßenverkehrs in zwei verschiedenen Richtlinien, den vorstehend unter Ziffer 2 genannten Richtlinien 74/561/EWG und 74/562/EWG geregelt wurden, in einem einzigen Rechtsakt des Rates zusammenzufassen.

Im übrigen hatte der Rat bei der Annahme der letztgenannten Richtlinie deren Ausdehnung auf die Binnenschifffahrt ausdrücklich davon abhängig gemacht, daß für den Zugang zum Beruf in diesem Bereich eigene Regeln festgelegt werden.

7. Für die Voraussetzung der beruflichen Eignung nimmt der Vorschlag im wesentlichen — manchmal sogar wörtlich — die Bestimmungen der vorgenannten Richtlinien für den Straßenverkehr auf, die sich in dieser Frage als zufriedenstellend erwiesen haben und die vor allem wegen der Bedeutung der Kleinbetriebe bei beiden Verkehrsträgern auch für die Binnenschifffahrt geeignet sein dürften.

III. Einzelüberlegungen

8. Bei der Erörterung früherer Vorschläge hatten einige Berufsverbände gebeten, hauptsächlich Werkverkehr betreibende Unternehmen und Partikuliere, die einer ladungbeschaffenden und auf ihre Mitglieder verteilenden Partikuliervereinigung oder -genossenschaft angehören, sowie Unternehmer, die ausschließlich im Auftrag einer Binnenschiffsreederei tätig sind, ausdrücklich von den Voraussetzungen zum Beruf auszunehmen.

Es erscheint nicht als zweckmäßig, ja nicht einmal als möglich, dementsprechend vorzugehen.

Es liegt auf der Hand, daß schon aufgrund der Definition von „Beruf des Unternehmers im

Binnenschiffsgüterverkehr“ ein Unternehmen, das ausschließlich Werkverkehr durchführt, diesen Beruf nicht ausübt.

Wenn ein Unternehmen jedoch auch nur gelegentlich oder ausnahmsweise gewerblichen Verkehr durchführt, muß es wie alle Unternehmen des gewerblichen Verkehrs behandelt werden, da es mit diesen am Verkehrsmarkt in Wettbewerb tritt.

Bei den beiden anderen vorgenannten Arten von Verkehrsunternehmen ist deutlich, daß die Befreiung von der beruflichen Qualifizierung sich für die betreffenden Binnenschiffer als nachteilig erweisen könnte, weil sie sich nur unter Schwierigkeiten von ihrer Vereinigung, Genossenschaft oder Hausreederei befreien könnten, um unabhängige, ihren eigenen Betrieb leitende Verkehrsunternehmer zu werden, und weil sie praktisch für immer zu einer Tätigkeit verurteilt wären, die im Straßenverkehr als Trucking bekannt ist.

9. Falls akzeptiert wird, daß Mitgliedstaaten, die dies beabsichtigen, Voraussetzungen für die Zuverlässigkeit und/oder die finanzielle Leistungsfähigkeit beibehalten oder einführen können, kommt es darauf an, in die Richtlinie analoge Bestimmungen zu denen der Richtlinie 77/796/EWG über die Anerkennung der entsprechenden, in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Bescheinigungen durch das Aufnahmeland aufzunehmen, so daß ein Mitgliedstaat, nach dessen Rechtsvorschriften solche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, diese den Angehörigen anderer Mitgliedstaaten, die sich auf seinem Hoheitsgebiet niederlassen sollen, nicht entgegenhalten kann.
10. Die Liste der für die fachliche Eignung zu berücksichtigenden Kenntnisse im Anhang der vorgeschlagenen Richtlinie wurde an die besonderen Gegebenheiten des Berufs eines Unternehmers im Binnenschiffsverkehr angepaßt.

Bericht des Abgeordneten Haungs

Der in der Anlage enthaltene Richtlinienvorschlag wurde durch Drucksache 10/873 Nr. 34 vom 11. Januar 1984 gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß zur Beratung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 11. April 1984 behandelt.

Nach dem Vorschlag der EG-Kommission soll künftig nur noch derjenige Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr haben, der vorher entsprechende Fachkenntnisse durch den Besuch von Lehrgängen oder durch praktische Erfahrungen in einem Verkehrsbetrieb oder durch eine Kombination beider erworben hat. Diese Fachkenntnisse sollen durch eine behördliche Bescheinigung nachgewiesen werden. Die Mitgliedstaaten sollen die Befugnis erhalten, die Inhaber bestimmter Hochschul- und Fachschul-Diplome vom Nachweis von Fachkenntnissen in den betreffenden Sachgebieten auszunehmen.

Der Verkehrsausschuß ist jedoch der Auffassung, daß ein sachliches Bedürfnis für eine derartige Berufszugangsregelung nicht erkennbar ist. Mißstände sind bisher nicht aufgetreten; die in der Binnenschifffahrt vorhandenen Überkapazitäten sind im übrigen nicht durch den Zugang neuer Unternehmen, sondern durch die Ausweitung vorhandener Unternehmen verursacht worden. Der Ausschuß schlägt daher die Ablehnung dieses Vorschlages vor.

In einem zweiten Teil der Richtlinie soll die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen über fachliche Eignung, über die Zuverlässigkeit oder über die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Unternehmers in der Binnenschifffahrt innerhalb der gesamten Europäischen Gemeinschaft sichergestellt werden. Dieser Gedanke kann nach Auffassung des Ausschusses gegebenenfalls getrennt weiterverfolgt werden.

Bonn, den 11. April 1984

Haungs

Berichterstatler

