

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zur Liberalisierung und Harmonisierung im Verkehrssektor

Entschließung zum Abschluß der Konsultation des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat für eine Verordnung zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind

Entschließung zur Liberalisierung und Harmonisierung im Verkehrssektor

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis des Entschließungsantrags von Herrn Hoffmann u. a. im Namen der EVP-Fraktion zur gemeinsamen Verkehrspolitik im Rahmen der Vollendung des Binnenmarktes bis 1992 (Dok. B2-160/86),
 - in Kenntnis des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften zur gemeinsamen Verkehrspolitik vom 22. Mai 1985¹⁾,
 - in Kenntnis seiner Entschließung vom 12. September 1985 zum Urteil des Gerichtshofs zur gemeinsamen Verkehrspolitik und den Leitlinien dieser Politik²⁾
 - in Kenntnis seiner Entschließung vom 13. Juni 1985 zur Konsolidierung des Binnenmarktes³⁾,
 - in Kenntnis des Weißbuches der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Vollendung des Binnenmarktes (KOM(85) 310 end. – Dok. C2-63/85),
 - in Kenntnis seiner Entschließung vom 14. Januar 1986 zum Weißbuch der Kommission⁴⁾,
 - in Kenntnis seiner Entschließung vom 13. November 1985 zum Europa der Bürger⁵⁾,
 - in Kenntnis der Schlußfolgerungen des Rates vom 14. November 1985 und vom 30. Juni 1986 betreffend den innergemeinschaftlichen Straßenverkehr,
 - in Kenntnis des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften zur Festsetzung der Flugtarife vom 30. April 1986⁶⁾,
 - angesichts des kürzlich erfolgten Beitritts Spaniens und Portugals,
 - in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. A2-96/86),
- A. im Bewußtsein der bedeutenden Anstrengungen, die zwecks Erreichung der Vollendung des Binnenmarktes bis 1992 unternommen werden müssen,
- B. in der Überzeugung, daß eine gemeinsame Verkehrspolitik sowohl die Plattform und unabdingbare Voraussetzung für die tatsächliche Konsolidierung des Binnenmarktes als auch

¹⁾ Rechtssache 13/83

²⁾ ABl. Nr. C 262 vom 14. Oktober 1985, S. 99

³⁾ ABl. Nr. C 175 vom 15. Juli 1985, S. 229

⁴⁾ ABl. Nr. C 36 vom 17. Februar 1986, S. 53

⁵⁾ ABl. Nr. C 345 vom 31. Dezember 1985, S. 27

⁶⁾ Gemeinsame Rechtssachen 209 bis 213/84

in vieler Hinsicht eine Notwendigkeit für die Erreichung des Europas der Bürger darstellt,

- C. in dem Wunsch, die gemeinsame Verkehrspolitik voranzutreiben, um diese Ziele innerhalb der vorgesehenen Fristen erreichen zu können,
- D. im Bewußtsein der Schwierigkeiten, auf die die Durchführung einer gemeinsamen und konsequenten Verkehrspolitik in der Praxis stößt,
- E. in der Überzeugung, daß die Ausführung des Urteils vom 22. Mai 1985 innerhalb der vom Gerichtshof gesetzten Frist es endlich erlauben müßte, aus der Sackgasse herauszufinden, in der sich diese Durchführung einer gemeinsamen Politik seit mehr als 25 Jahren befindet —

1. erwartet vom Rat auf Vorschlag der Kommission baldmöglichst folgendes:

a) in Ausführung des Urteils:

den Erlaß von Gemeinschaftsvorschriften, die für den freien Dienstleistungsverkehr im Verkehrswesen notwendig sind und die sich auf folgendes beziehen:

- den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder den Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten,
- die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind;

b) parallel dazu:

die Einführung von Harmonisierungsmaßnahmen, insbesondere die steuerliche Harmonisierung der Abgaben auf Fahrzeuge und Treibstoffe sowie ein einheitliches Wegesystem, die im Zusammenhang mit dieser Liberalisierung erforderlich sind, um schwerwiegende Störungen auf dem Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrsmarkt zu vermeiden, die sich aus zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen in zweierlei Hinsicht ergeben, d. h. aufgrund der Unterschiede in den Verkehrsinfrastrukturen der verschiedenen Staaten sowie aufgrund der unterschiedlichen Gestaltung des Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehrs;

2. erinnert ferner daran, daß das Parlament zu diesem Zweck nachdrücklich auf die Notwendigkeit hingewiesen hat, innerhalb eines Jahres einen Ordnungsrahmen festzulegen, in dem die verschiedenen notwendigen Maßnahmen und ein verbindlicher Zeitplan für ihre Durchführung vorgesehen werden, eine Forderung, die durch den kürzlich erfolgten Beitritt Spaniens und Portugals sowie die daraus entstandene erhebliche Bedeutung einer Verbesserung der Verkehrsverbindungen über die Pyrenäen noch verstärkt wird;

3. stellt fest, daß die Kommission ein Jahr nach dem Urteil und seiner Entschlieung in Ausführung des Urteils vier spezifische Vorschge vorgelegt hat, unter anderem diejenigen in bezug auf die Fluß- und Straenkabotage, es jedoch versäumt hat, dem Rat einen Gesamtkomplex an zu treffenden Maßnahmen und die Fristen für ihr Inkrafttreten sowie einen Plan der Maßnahmen zu unterbreiten, die in den verschiedenen Mitgliedstaaten je nach ihren Verpflichtungen getroffen werden müssen;
4. ist der Ansicht, daß dieses Versäumnis ein Klima der Unsicherheit bei den Unternehmen, dem Personal und den Benutzern im Verkehrswesen schafft und somit die rasche Annahme der von der Kommission vorgelegten gemeinschaftlichen Verordnungsvorschge schwer belastet;
5. befürchtet, daß angesichts des Fehlens eines Gesamtplans der ewige Streit zwischen Befwortern der Liberalisierung und Verfechtern der vorherigen Harmonisierung weiterhin jeden echten Fortschritt im Verkehrsbereich lähmen wird;
6. fordert daher die Kommission nachdrücklich auf, so bald wie möglich einen solchen Gesamtplan und einen genauen Zeitplan vorzulegen, der auf den Empfehlungen basiert, die in seinen diesbezüglichen Basisberichten, insbesondere denjenigen von Herrn Seefeld, (Dok. 512/78), Herrn Carossino (Dok. 1-996/81 und Dok. 1-1138/83) und Herrn Anastassopoulos (Dok. A2-84/85/A+B) enthalten sind, wobei die Anregungen, die in den genannten, für das Verkehrswesen wichtigen Entschließungen vom 13. Juni 1985, 14. Januar 1986 und 13. November 1985 enthalten sind, zu berücksichtigen sind; ersucht ferner die Kommission nachdrücklich darum, daß dieser mehrjährige, bis 1992 reichende Gesamtplan ebenfalls die Harmonisierungsmaßnahmen enthält, die zwangsläufig mit den Liberalisierungsmanahmen einhergehen müssen, so daß unannehbare Störungen auf dem Verkehrsmarkt während der neuen Übergangszeit vermieden werden;
7. ist daher der Ansicht, daß die Kommission im Rahmen eines Gesamtplans spezifische Harmonisierungsmaßnahmen als Ergänzung zu den Vorschgen vorsehen muß, die auf die Ausführung des Urteils des Gerichtshofs innerhalb einer angemessenen Frist und folglich den freien Dienstleistungsverkehr im Landverkehr gemäß Artikel 75 Absatz 1 b) des EWG-Vertrags ausgerichtet sind, dabei muß die Möglichkeit erhalten bleiben, auf provisorische Schutzmaßnahmen zurückzugreifen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt zu vermeiden;
8. ist der Ansicht, daß die Verwirklichung einer echten gemeinsamen Verkehrspolitik die Annahme der im Vertrag vorgesehenen Maßnahmen – gemäß dem Urteil des Gerichtshofs – sowie die Annahme eines Gesamtplans und neuer Vorschge zur Vollendung des Binnenmarktes im Verkehrssektor bis 1992 voraussetzt;

9. begrüßt die Schlußfolgerungen des Rates vom 30. Juni 1986 betreffend die Hauptaspekte der Organisation des Straßenverkehrsmarktes in der Übergangsphase bis zur Konsolidierung des Binnenmarktes im Jahre 1992, die die gleiche Parallelität zwischen Liberalisierung und Harmonisierung herstellen und somit die Möglichkeit schaffen, schwerwiegende Störungen aufzufangen und Wettbewerbsverzerrungen in diesem Sektor zu vermeiden; wünscht jedoch, daß der Rat sich bei den übrigen landgebundenen Verkehrsträgern für einen ähnlichen Lösungsansatz entscheidet, und zwar möglichst bald;
10. betrachtet ferner das Urteil des Gerichtshofs vom 30. April 1986 zur Festsetzung der Flugtarife als eine Anregung an die Adresse des Rates, zu seiner Verantwortung zu stehen und kurzfristig die Vorschläge der Kommission anzunehmen, die in ihrem zweiten Memorandum zur zivilen Luftfahrt enthalten sind, wobei die diesbezügliche Stellungnahme des Parlaments vom 10. September 1985 ausdrücklich zu berücksichtigen ist⁷⁾;
11. ist schließlich nach wie vor davon überzeugt, daß das Urteil des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985, wie es vom Europäischen Parlament⁸⁾ und vom Rat⁹⁾ ausgelegt wurde, einen entscheidenden Durchbruch in Richtung auf die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik ermöglicht und daß unbedingt vermieden werden muß, durch restriktive Bestimmungen diese einzigartige Gelegenheit, die dieses Urteil bietet, in Frage zu stellen;
12. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission sowie den Parlamenten der Mitgliedsstaaten zu übermitteln.

⁷⁾ Abl. Nr. C 262 vom 14. Oktober 1985, S. 31

⁸⁾ EntschlieÙung vom 12. September 1985

⁹⁾ Tagungen des Rates vom 14. November 1985 und vom 30. Juni 1986

Entschließung zum Abschluß der Konsultation des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat für eine Verordnung zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an den Rat¹⁾,
- vom Rat gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags konsultiert (Dok. C2-144/85),
- in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses und der Stellungnahmen des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik und des Ausschusses für Recht und Bürgerrechte (Dok. A2-75/86),
- in Kenntnis des Ergebnisses der Abstimmung über den Vorschlag der Kommission,
- A. unter Hinweis auf das Urteil des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 zu der gemeinsamen Verkehrspolitik²⁾ und auf seine Entschließung vom 12. September 1985 zu diesem Urteil³⁾,
- B. unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. September 1985 zur Rheinschiffahrtsakte⁴⁾,
- C. unter Hinweis auf seine Entschließungen vom 11. Mai 1979⁵⁾ und 21. Mai 1984⁶⁾ zur Sanierung der Binnenschifffahrt,
- D. alarmiert durch den anhaltenden strukturellen Kapazitätsüberhang in der Binnenschifffahrt und durch die Unterschiede zwischen den Lösungsversuchen in den einzelnen Mitgliedstaaten,
- E. in Erwägung seiner wiederholt geäußerten Forderung nach Verwirklichung eines integrierten Bündels von Gemeinschaftsvorschriften zur Sanierung dieses Verkehrssektors —
 1. erinnert daran, daß die Kommission schon am 29. November 1967 dem Rat einen Vorschlag für eine Verordnung über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr vorgelegt hat⁷⁾ und der Rat trotz der positiven Stellungnahmen des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁸⁾ und des Europäischen Parlaments⁹⁾ offensichtlich nicht imstande gewesen ist, hierüber einen Beschluß zu fassen;

¹⁾ Abl. Nr. C 331 vom 20. Dezember 1985, S. 2

²⁾ Rechtssache 13/83

³⁾ Abl. Nr. C 262 vom 14. Oktober 1985, S. 99

⁴⁾ Abl. Nr. C 262 vom 14. Oktober 1985, S. 103

⁵⁾ Abl. Nr. C 140 vom 5. Juni 1979, S. 169

⁶⁾ Abl. Nr. C 172 vom 2. Juli 1984, S. 10

⁷⁾ Abl. Nr. C 95 vom 21. September 1968, S. 1

⁸⁾ Abl. Nr. C 100 vom 5. Oktober 1968, S. 2

⁹⁾ Abl. Nr. C 108 vom 19. Oktober 1968, S. 14

2. weist darauf hin, daß der vorliegende Vorschlag als eine erste Maßnahme zur Durchführung des Urteils des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 betrachtet werden muß;
3. stellt fest, daß dieser Verordnungsvorschlag darauf abzielt, gemäß dem im EWG-Vertrag verankerten Grundsatz der Nichtdiskriminierung Verkehrsunternehmer zum Güterverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, zuzulassen; fordert die Kommission auf, gleichzeitig zur Liberalisierung der Zulassung zum Binnenschiffsverkehr weitere Vorschläge zur Harmonisierung insbesondere des Steuer- und Versicherungsrechts vorzulegen;
4. stellt ferner mit Genugtuung fest, daß in einem Mitgliedstaat nicht ansässige Verkehrsunternehmer gehalten sind, die in diesem Mitgliedstaat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften einzuhalten, sofern diese dem Grundsatz entsprechen, daß alle EG-Staatsbürger unter denselben Bedingungen freien Zugang zum Markt haben sollen, und sich ggf. bei Verstößen gegen die in diesem Mitgliedstaat geltenden Vorschriften entsprechenden Sanktionen zu unterwerfen;
5. äußert ferner seine Befriedigung darüber, daß aufgrund des Prinzips der echten Verbindung zwischen Fahrzeug und/oder Verkehrsunternehmer bzw. Schiffseigner Unternehmer aus Drittstaaten nicht zur Kabotage zugelassen sind, wodurch die innerstaatlichen Verkehrsmärkte der Mitgliedstaaten gegen den außergemeinschaftlichen Wettbewerb geschützt werden;
6. ist jedoch der Ansicht, daß das Prinzip der „echten Verbindung“ in Artikel 2 des Kommissionsvorschlags zu kurz gefaßt ist, und fordert die Kommission daher auf, diesen Artikel durch einen Wortlaut zu ersetzen, der mit den Ausführungsvorschriften der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt von 1984 übereinstimmt, worin die Merkmale der echten Verbindung genau festgelegt sind;
7. billigt prinzipiell den Vorschlag der Kommission, da er ausdrücklich den Bestimmungen von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b des EWG-Vertrags entspricht, deren obligatorische Anwendung in dem erwähnten Urteil betont wurde, unter der Bedingung, daß die Kommission unverzüglich einen Vorschlag für eine Gemeinschaftsregelung über die Überwachung der Kapazitätsbeschränkung in der Binnenschiffahrt vorlegt;
8. fordert die Kommission auf, auch bei dieser Gelegenheit unverzüglich eine Übersicht vorzulegen, aus der für alle Bürger klar erkennbar hervorgeht, welche Maßnahmen in dem noch verbleibenden Zeitraum von 6½ Jahren bis zur Vollendung des Binnenmarktes für alle Verkehrsunternehmer erlassen werden müssen und wie diese Maßnahmen zusammenwirken sollen, damit ausgeglichene Marktverhältnisse entstehen;

9. hebt jedoch folgende Hemmnisse hervor, die einem reibungslosen Funktionieren der vorgeschlagenen Gemeinschaftsregelung im Wege stehen:
 - a) den anhaltenden und sogar zunehmenden Kapazitätsüberhang an Schiffsraum, der sich als Folge des Vorschlags noch stärker als bisher bemerkbar machen wird und durch den insbesondere die private Binnenschifffahrt benachteiligt zu werden droht;
 - b) den zu erwartenden sozialen Druck und die eventuelle Einschüchterung der Schiffsführer aus anderen Mitgliedstaaten durch die nationalen Verkehrsunternehmer;
 - c) die mangelnde internationale Anerkennung nationaler Fahrlicenzen und die bestehenden Unterschiede in den erforderlichen technischen Vorschriften;
10. vertritt den Standpunkt, daß das auf den Nord-Süd-Achsen angewendete „Tour de rôle“-System bis 1992 abgeschafft werden muß, da es nicht mit der Dienstleistungsfreiheit im Verkehrssektor zu vereinbaren ist;
11. hält es deshalb für erforderlich, daß die Kommission unverzüglich
 - a) sich mit den zuständigen Organisationen und Verbänden der Binnenschifffahrtsunternehmer einerseits und den zuständigen nationalen Behörden ins Benehmen setzt, um so rasch wie möglich formale gemeinschaftliche Vorschläge für die dringend gebotene Kapazitätsbeschränkung in diesem Verkehrssektor vorlegen zu können;
 - b) positive flankierende Maßnahmen mit dem Ziel ergreift, die aus der vorliegenden Verordnung resultierenden sozialen Probleme, insbesondere für die selbständigen Unternehmer im Binnenschiffsverkehr, so gut wie möglich zu bewältigen, und dabei die Möglichkeit einer finanziellen Beihilfe der Gemeinschaft prüft;
 - c) mit den zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten und den an der Mannheimer Rheinschifffahrtsakte beteiligten Drittstaaten Verhandlungen aufnimmt, damit endlich Fortschritte bei der Regelung der Bemannungsvorschriften sowie der Fahrt- und Ruhezeiten in der Binnenschifffahrt erzielt werden, wobei den berechtigten Interessen der Arbeitnehmer in einer Weise Rechnung getragen werden muß, daß sich die wirtschaftliche Lage der Partikulierschifffahrt nicht noch weiter verschlechtert;
 - d) die notwendigen Schritte ergreift, damit steuerliche Vergünstigungen und ähnliche staatliche Maßnahmen zur Förderung des Neubaus von Binnenschiffen völlig beseitigt werden;
 - e) Vorschläge für die internationale Anerkennung der Fahrlicenzen und die Harmonisierung der diesbezüglichen Qualifikationen unterbreitet;

12. ersucht die Kommission, damit sich Angebot und Nachfrage in der Binnenschifffahrt wirkungsvoll austauschen können, für eine angemessene Markttransparenz zu sorgen;
13. fordert die Kommission auf, die Frage zu prüfen, ob unter Einsatz der modernen Informationstechnologie Frachtenbörsen geschaffen werden können, welche die Angebote und Nachfrage für die jeweiligen Wasserwege bündeln;
14. ersucht die Kommission, die vorgenannten Änderungen gemäß Artikel 149 Absatz 2 des EWG-Vertrags in ihren Vorschlag zu übernehmen;
15. dringt beim Rat darauf, daß er die Vorschläge der Kommission für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers für den Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt und für die gegenseitige Anerkennung von Diplomen, Prüfungszeugnissen und sonstigen Befähigungsnachweisen für den Personen- und Güterverkehr in diesem Sektor so bald wie möglich annimmt;
16. weist erneut darauf hin, daß dieser Verkehrszweig für mehrere Mitgliedstaaten von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung ist und gleichzeitig besondere Vorteile in den Bereichen Sicherheit, Energieverbrauch und Umweltschutz bietet und daß deshalb einer gemeinschaftlichen Kapazitätsregelung die erforderliche Priorität beigemessen werden muß;
17. beauftragt seinen Präsidenten, der Kommission und dem Rat sowie den Parlamenten der Mitgliedstaaten den Text des Vorschlags der Kommission in der vom Parlament gebilligten Fassung mit der dazugehörigen Entschließung als Stellungnahme des Parlaments zu übermitteln.

VON DER KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN VORGESCHLAGENER TEXT¹⁾

VOM EUROPÄISCHEN PARLAMENT
GEÄNDERTER TEXT

Verordnung des Rates (EWG) zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

Präambel unverändert

1. bis 4. Erwägung unverändert

Es ist dringend geboten, im Hinblick auf eine Sanierung der Binnenschifffahrt eine gemeinschaftliche Regelung zur Kapazitätsbeschränkung in diesem Verkehrssektor durchzuführen.

Artikel 1

Ab dem 1. Januar 1988 wird jeder Unternehmer des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs in der Binnenschifffahrt, der

- in einem Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist,
- dort die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt erhalten hat,

zum innerstaatlichen gewerblichen Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, als dem, in dem er niedergelassen ist; er kann diese Tätigkeit zeitweilig im betreffenden Staat ausführen, ohne einen Unternehmenssitz oder eine Filiale zu errichten.

Artikel 1

1. Ab dem 1. Januar 1988 wird jeder Unternehmer des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs in der Binnenschifffahrt, der

- in einem Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist,
- dort die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt erhalten hat,

zum innerstaatlichen gewerblichen Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt in einem anderen Mitgliedstaat als in dem, in dem er niedergelassen ist, **nach Maßgabe der gleichen Vorschriften zugelassen wie die Unternehmen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat niedergelassen sind.**

1. a) **Von dem Zeitpunkt an, von dem Abs. 1 Anwendung findet, werden die Mitgliedstaaten, in denen die Zulassung zu innerstaatlichen Beförderungen in der Binnenschifffahrt mengenmäßigen Beschränkungen unterworfen ist, die Zahl der Genehmigungen angemessen erhöhen, um bei der Ausschreibung zusätzlicher Genehmigungen auch Binnenschifffahrtsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft eine Teilnahme am innerstaatlichen Verkehr zu ermöglichen.**
1. b) **Bis Ende 1992 müssen Wettbewerbsbehinderungen, die besonders ausländische Verkehrsunternehmen treffen, wie das „Tour de rôle-System“ abgeschafft werden.**

Artikel 2 unverändert

¹⁾ Vollständiger Text siehe ABl. Nr. C 331 vom 20. Dezember 1985, S. 2

VON DER KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN VORGESCHLAGENER TEXT

VOM EUROPÄISCHEN PARLAMENT
GEÄNDERTER TEXT

Artikel 3

Die Durchführung innerstaatlicher Beförderungen gemäß Artikel 1 durch einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer unterliegt den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Staates, in dem diese Beförderungen durchgeführt werden; diese Bestimmungen sind auf nichtansässige Verkehrsunternehmer gleichermaßen wie gegenüber den ansässigen Verkehrsunternehmern und auf eine Weise anzuwenden, daß jede Diskriminierung von gebietsfremden Verkehrsunternehmern aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Niederlassungsortes ausgeschlossen ist.

Artikel 3

1. Die Durchführung innerstaatlicher Beförderungen gemäß Artikel 1 durch einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer unterliegt den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Staates, in dem diese Beförderungen durchgeführt werden; diese Bestimmungen sind auf nichtansässige Verkehrsunternehmer gleichermaßen wie gegenüber den ansässigen Verkehrsunternehmern und auf eine Weise anzuwenden, daß jede Diskriminierung von gebietsfremden Verkehrsunternehmern aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Niederlassungsortes ausgeschlossen ist.

1. a) Werden mit Schiffen eines Unternehmers wiederholte und schwerwiegende Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht auf dem Gebiet des Verkehrs oder die in Absatz 1 genannten Vorschriften begangen, so kann der betreffende Mitgliedstaat die Zulassung dieses Unternehmens zum Verkehr gemäß Artikel 1 aufheben; die zuständigen Stellen dieses Staates können die Aufhebung auf dem Nachweis gemäß Artikel 2 Absatz 4 vermerken.

Artikel 3 a

1. a) Die Mitgliedstaaten werden durch ausreichende Kontrollen sicherstellen, daß die Unternehmen, die nach dieser Verordnung die Dienstleistungsfreiheit in Anspruch nehmen, den geltenden Rechtsvorschriften im Staat des Dienstleistungsunternehmers nachkommen; sie erlassen fristgerecht die hierzu notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.
1. b) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Rechts- und Verwaltungsvorschriften sie zur Durchführung von Absatz 1 erlassen haben.

Artikel 4 und 5 unverändert.

