4. **Schlußfolgerungen**

4.1. Der Ausschuß stimmt dem Vorschlag zu, die Übergangszeit am Tag der Eintragungsveröffentlichung beginnen zu lassen und sie sowohl auf Buchstabe a) als auch auf b) in Artikel 13 Absatz 1 anzuwenden.

4.2. Er bedauert jedoch, daß sich die Eintragung und damit die Durchführung der Verordnung so lange verzögert hat.

5. **Abschließende Bemerkungen**

5.1. Die Frage, wie Kennzeichnungen, Ursprungsbezeichnungen und Verbraucherinformationen aussehen sollen, hat in letzter Zeit sowohl für die Hersteller als auch für die Verbraucher in jeder Hinsicht immer größere Bedeutung erlangt.

5.2. Es ist für den ganzen Binnenmarkt wichtig, daß diese Informationen so gestaltet werden, daß alle Marktteilnehmer die entsprechenden Regeln einhalten können. Die Kommission sollte auch ein offenes Ohr für die Forderungen der Verbraucher haben. Das ist für die Glaubwürdigkeit der Hersteller, die Nachfrage, den Verbraucherschutz und damit für die Beschäftigung in der EU von entscheidender Bedeutung.

5.3. Der Ausschuß fordert die Kommission daher auf, umgehend Regelungsvorschläge für eine umfassendere Ursprungskennzeichnung bei den in Anhang II zu Artikel 38 des Vertrags aufgeführten Agrarerzeugnissen und Lebensmitteln vorzulegen, um den Binnenmarkt und das Vertrauen der Verbraucher zu den in der Union hergestellten Produkten zu stärken.

Brüssel, den 25. September 1996.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Carlos FERRER

Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind" [1]

(97/C 30/16)

Der Rat beschloß am 7. Februar 1996, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 24. Juli 1996 an. Berichterstatter war Herr Ghigonis.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 338. Plenartagung (Sitzung vom 25. September 1996) mit 77 gegen 8 Stimmen bei 6 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. **Die wichtigsten Punkte des neuen Verordnungsvorschlags**

1.1. Der Verordnungsvorschlag greift zum einen den Wortlaut der vom Gerichtshof für nichtig erklärten Verordnung (EG) Nr. 2454/92 [2] [3] auf und enthält zum anderen einige Neuerungen. Die wichtigsten davon sind:

— Der Grundsatz, daß keine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers erfolgen darf, wird durch die Aufnahme einer zusätzlichen Klausel verstärkt.

— Es wird zwischen „Linienverkehr" und „grenzüberschreitendem Linienverkehr" unterschieden, wobei der grenzüberschreitende Linienverkehr nach der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 definiert wird [4].

— Die Definition des „Gelegenheitsverkehrs" wurde z.T. der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 entnommen. Die Kategorie der Pendeldienste wurde gestrichen, weil sie in den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten nicht vorkommt. Pendeldienste werden den Merkmalen des angebotenen Dienstes entsprechend dem „Linienverkehr" oder dem „Gelegenheitsverkehr" zugeordnet.

---

[1] ABl. Nr. C 60 vom 29. 2. 1996, S. 10.
[2] ABl. Nr. L 251 vom 29. 8. 1992, S. 1.
[3] Rechtssache C — 388/92.
[4] ABl. Nr. L 74 vom 20. 3. 1992, S. 1.

— Der Anwendungsbereich wurde auf den Linienverkehr und alle Sonderformen des Linienverkehrs ausgedehnt.

1.2. Nach dem neuen Vorschlag sind Kabotagebeförderungen zugelassen:

— für alle Beförderungen im Gelegenheitsverkehr: ab dem 1. Januar 1996 mit dem Fahrtenblatt als Kontrollpapier;

— für alle Sonderformen des Linienverkehrs: ab dem 1. Januar 1996 mit dem Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Veranstalter sowie dem Fahrtenblatt als Kontrollpapiere;

— für einen grenzüberschreitenden Linienverkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer durchgeführt wird: ab dem 1. Januar 1996 vorbehaltlich der Genehmigung durch den Aufnahmestaat;

— für alle anderen Beförderungen im Linienverkehr: ab dem 1. Januar 1996 vorbehaltlich der in Artikel 5 Absatz 2 genannten Bedingungen.

1.3. Die Grundprinzipien für das Verfahren zur Beantragung und Gewährung einer Genehmigung für die Kabotage im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs sind der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 entnommen. Die Voraussetzungen, unter denen der Antrag abgelehnt werden kann, wurden allerdings geändert. So fällt die in der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 enthaltene Bestimmung weg, wonach ein Antrag abgelehnt werden kann, „wenn nachgewiesen wird, daß dieser Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde".

1.4. Die Durchführung von Kabotagebeförderungen unterliegt nach wie vor den in dem betreffenden Aufnahmemitgliedstaat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

1.4.1. Für die Durchführung der Kabotage bei Liniendiensten, die nicht im Rahmen eines grenzüberschreitenden Liniendienstes erfolgen, wurde indessen eine Sonderbestimmung aufgenommen (Artikel 5 Absatz 2). Die Durchführung solcher Beförderungen unterliegt nach dieser Bestimmung vorbehaltlich der Anwendung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaates über die zu bedienenden Verbindungen, die Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs sowie über die Streckenführung.

1.4.2. Die Bescheinigung für die Verkehrsunternehmer, die Kabotagebeförderungen durchführen wollen, wurde beibehalten (Artikel 6).

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Der Ausschuß hat diesen neuen Vorschlag zur Kabotage im Personenkraftverkehr mit großem Interesse zur Kenntnis genommen. Er begrüßt die Tatsache, daß das Prinzip der Liberalisierung des Dienstleistungsverkehrs ausgedehnt wurde, was aus dem Vergleich des neuen Vorschlags mit der derzeit geltenden Verordnung (EG) Nr. 2454/92 deutlich wird.

2.1.1. Da die Beförderungen im Liniendienst nicht in den Anwendungsbereich der vorgenannten Verordnung fielen, ist der Ausschuß überrascht über die Geschwindigkeit, mit der diese Dienste liberalisiert werden.

2.1.2. Der Ausschuß wirft die Frage auf, ob eine schrittweise Liberalisierung der Kabotage bei den Liniendiensten nicht die angemessenere Lösung gewesen wäre.

2.1.3. In Anbetracht der größeren Veränderungen und der Folgen, die die mit dem neuen Vorschlag beabsichtigte Liberalisierung zweifelsohne für den innergemeinschaftlichen Markt und die nationalen Märkte des Personenkraftverkehrs in den Mitgliedstaaten zeitigen wird, bedauert der Ausschuß, daß es die Kommission vor der Vorlage des neuen Vorschlags versäumt hat, den in Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 2454/92 vorgesehenen Bericht über die Situation bei der Kabotage vorzulegen, und daß sie keine Konsultationen mit dem Verkehrsgewerbe durchgeführt hat.

2.1.4. Da vor kurzem ein neuer Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 veröffentlicht wurde, der zum großen Teil die Grundlage für einige Bestimmungen des neuen Vorschlags zur Kabotage bildet, hätten diese beiden neuen Vorschläge nach Ansicht des Ausschusses parallel behandelt werden sollen, damit die einzelnen Aspekte der Rechtsvorschriften für den Personenkraftverkehr harmonisiert werden können.

2.1.5. Der Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 führt neue Bestimmungen ein (u.a. Streichung der Pendeldienste) in bezug auf die Definition der Dienste, das Verfahren für die Beantragung der Genehmigung eines Liniendienstes sowie die Einführung einer Gemeinschaftslizenz für den Personenkraftverkehr, wobei diese Lizenz die nationalen Bescheinigungen ersetzen soll, welche die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates ausstellen, in dem der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist und mit der bescheinigt wird, daß der Verkehrsunternehmer zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr zugelassen ist.

2.1.6. Die Aufnahme dieser neuen Bestimmungen in den Vorschlag für eine Änderung wirkt sich so stark auf den Text des neuen Vorschlags über die Kabotage aus, daß es zweckmäßig wäre, ihn zu berücksichtigen.

2.2. Dessenungeachtet bringt der Ausschuß einige Bemerkungen zu dem neuen Vorschlag für die Kabotage im Personenkraftverkehr vor.

2.2.1. In bezug auf die Definition des Begriffs „Kabotage" stellt der Ausschuß fest, daß der Grundsatz, keine Diskriminierung aufgrund der Nationalität oder dem Niederlassungsort des Verkehrsunternehmers zuzulassen, verstärkt wurde und begrüßt diesen Schritt. Er schlägt allerdings vor, den Begriff „Unternehmenssitz oder eine Niederlassung" klarzustellen, weil ein einzelner Verkehrsunternehmer mehrere Unternehmenssitze in verschiedenen Mitgliedstaaten haben kann.

2.2.2. Ferner stellt der Ausschuß fest, daß jetzt zwischen Kabotage im Rahmen eines innerstaatlichen Linienverkehrs und Kabotage im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs unterschieden wird und daß die Kabotage bei Sonderformen des Linienverkehrs über die Grenzgebiete hinaus ausgedehnt wurde.

2.2.3. Der Ausschuß merkt an, daß die Bedingungen für den Zugang zum innerstaatlichen Markt für Liniendienste und für Sonderformen des Liniendienstes in jedem Mitgliedstaat anders geregelt sind.

2.2.4. Der Ausschuß ist auch der Auffassung, daß vermieden werden muß, diese beiden Sektoren zu exponieren, die in vielen Mitgliedstaaten häufig in einer schwierigen, von übermäßigem Wettbewerb gekennzeichneten Lage sind. Bei diesen Diensten sollte vorsichtiger vorgegangen werden.

2.2.5. Der Ausschuß schlägt vor, die Kabotage bei Sonderformen des Linienverkehrs denselben Bedingungen zu unterwerfen wie die Kabotage bei Beförderungen im innerstaatlichen Linienverkehr, die in dem Vorschlag als „andere Formen des Linienverkehrs" bezeichnet werden.

2.2.6. Im selben Zusammenhang schlägt er vor, die Ausdehnung der Kabotage auf die anderen Formen des Linienverkehrs auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben, damit sich dieser Sektor besser auf den Wettbewerb vorbereiten kann.

2.2.6.1. Damit der Sektor sich auf den Wettbewerb vorbereiten kann, sind die Voraussetzungen, wie z. B. in Artikel 4 und 5 im Verordnungsvorschlag beschrieben, klarer zu fassen, um allen Bewerbern gleiche Chancen auf dem Markt zu garantieren.

2.2.6.2. Hierzu zählt auch der Begriff „Zeitweiligkeit" der Kabotagefreiheit aus dem Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 2454/92, der für den neuen Verordnungsvorschlag genauer definiert übernommen werden sollte.

2.2.7. In bezug auf die Kabotage im grenzüberschreitenden Linienverkehr muß nach Ansicht des Ausschusses klargestellt werden, unter welchen Bedingungen diese Dienstleistungen erbracht werden können, um zu vermeiden, daß der Wettbewerb bei rein innerstaatlichen Liniendiensten einschließlich der Liniendienste in Ballungsräumen übermäßig zunimmt.

2.2.8. Für die Beantragung und Erteilung der Kabotagegenehmigungen werden zwei verschiedene Verfahren eingeführt: ein Verfahren für die Kabotage im grenzüberschreitenden Verkehr und ein Verfahren für die Kabotage im innerstaatlichen Linienverkehr.

2.2.8.1. Für die letztgenannten Beförderungen ist das Antrags- und Genehmigungsverfahren strenger. Dessenungeachtet ist es aber nicht ganz klar. Mögliche Interessenten werden deshalb im Hinblick auf dieses Verfahren zahlreichen Unwägbarkeiten ausgesetzt, was zu einer Situation führen kann, in der ein Kabotagesystem nur schwer zu kontrollieren ist.

2.2.8.2. Außerdem wird ein solches Vorgehen zur Entstehung von 15 unterschiedlichen Kabotageregelungen führen, die zwangsläufig Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmern aus den einzelnen Mitgliedstaaten bewirken werden. Es ist deshalb wünschenswert, die nationalen Vorschriften so bald wie möglich zu harmonisieren. Hierbei müssen auch die Wettbewerbsbedingungen der inländischen Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden.

2.2.9. Was die Kontrollpapiere anbelangt, stellt der Ausschuß fest, daß in dem neuen Vorschlag trotz der Einführung einer Gemeinschaftslizenz für die Personenbeförderung im Kraftverkehr die Bescheinigung für die Verkehrsunternehmer beibehalten wird, die Kabotagebeförderungen durchführen wollen.

2.2.10. Nach Ansicht des Ausschusses muß versucht werden, die Zahl der Kontrollpapiere auf ein absolutes Minimum zu beschränken, um die Vorgänge für die Verkehrsunternehmer zu vereinfachen.

2.2.11. Im übrigen hat die Kommission im Januar ein Grünbuch zu den „Bürgernetzen" vorgelegt, um eine Debatte über die öffentliche Personenbeförderung und deren ordnungspolitischen Rahmen auszulösen. Da auch der öffentliche Personenverkehr von dem neuen Vorschlag betroffen ist, bedauert der Ausschuß, daß die Kommission die Ergebnisse dieser Debatten nicht abwarten konnte, um für diesen Sektor neue Vorschriften vorzuschlagen, und fordert sie auf, die Stellungnahme des Ausschusses zu diesem Grünbuch auf alle Fälle zu berücksichtigen.

3. Änderungsvorschläge

Wortlaut des Vorschlags	Vom Ausschuß vorgeschlagener Wortlaut
Artikel 1 erster Spiegelstrich	*Artikel 1 erster Spiegelstrich*
Jeder gewerbliche Personenkraftverkehrsunternehmer, der	Jeder gewerbliche Personenkraftverkehrsunternehmer, der
— in einem Mitgliedstaat nachstehend als „Niederlassungsmitgliedstaat" bezeichnet, in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist (...)	— in dem Mitgliedstaat der Gemeinschaft, in dem sich das hauptsächliche Zentrum der Tätigkeiten oder sein Sitz befindet, nachstehend als „Niederlassungsmitgliedstaat" bezeichnet, in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist (...)

Wortlaut des Vorschlags	Vom Ausschuß vorgeschlagener Wortlaut
Artikel 3 — Nr. 2	*Artikel 3 — Nr. 2*
Den in Artikel 2 Nummer 1 definierten Linienverkehr, sofern dieser von einem im Aufnahmemitgliedstaat nicht ansässigen Unternehmen in Verbindung mit einem grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienst entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates durchgeführt wird.	Den ... Linienverkehr, sofern dieser ... entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates durchgeführt wird, unter der Voraussetzung, daß nur die Fahrzeuge, die die gesamte Strecke eines grenzüberschreitenden Liniendienstes zurücklegen, zur Kabotage zugelassen werden sollten.
Artikel 3 — Nr. 3	*Artikel 3 — Nr. 3*
Andere Formen des Linienverkehrs.	Der Rat unterzieht die Lage bei anderen als den in Nr. 2 genannten Formen des Linienverkehrs nach dem in Artikel 13 vorgesehenen Bericht der Kommission einer erneuten Prüfung und berücksichtigt dabei namentlich die nationalen Bestimmungen, die in den einzelnen Mitgliedstaaten angewendet werden.
Artikel 5 — Nr. 1 Buchstabe c)	*Artikel 5 — Nr. 1 Buchstabe*
Beförderung bestimmter Personengruppen, namentlich Schüler, Kinder und Körperbehinderte.	Beförderung bestimmter Personengruppen, namentlich z. B. Schüler, Kinder und Körperbehinderte, Arbeitnehmer, Angehörige der Streitkräfte und ihre Familien.

Brüssel, den 25. September 1996.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Carlos FERRER