EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 30. Juni 1976

an die Regierung von Irland zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des „Road Transport Act 1933" und des „Road Transport Act 1971", das auch Bestimmungen über Probleme enthält, die mit den in diesen Gesetzen behandelten Problemen zusammenhängen

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(76/609/EWG)

Gemäß Artikel 1 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 [1] über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22. November 1973 [2] übermittelte die irische Regierung der Kommission mit Schreiben der Ständigen Vertretung bei den Europäischen Gemeinschaften vom 12. April 1976 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des „Road Transport Act 1933" und des „Road Transport Act 1971", das auch Bestimmungen über Probleme enthält, die mit den in diesen Gesetzen behandelten Problemen zusammenhängen.

Das Schreiben der Ständigen Vertretung Irlands ist der Kommission am 13. April 1976 zugegangen und wurde gemäß Artikel 1 der oben genannten Entscheidung des Rates auch den anderen Mitgliedstaaten übermittelt. Die Kommission hielt weder die Einberufung einer Informationssitzung mit den Vertretern der irischen Regierung noch eine Beratung mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Entscheidung des Rates für notwendig.

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der vorgenannten Entscheidung spricht die Kommission folgende Empfehlung aus :

1. Die Kommission stellt fest, daß die irische Regierung beabsichtigt, einen wichtigen Schritt zur Verwirklichung des freien Zugangs zum innerstaatlichen Markt des gewerblichen Güterkraftverkehrs zu machen und weist darauf hin, daß bis jetzt auf Gemeinschaftsebene noch keine Maßnahme zur Festsetzung gemeinsamer Regeln für den Zugang zum Markt des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs ergriffen wurde.

2. Was die von der irischen Regierung geplanten Mittel betrifft, stellt die Kommission jedoch fest, daß Artikel 3 des Gesetzentwurfs im wesentlichen darauf abzielt, jedem Verkehrsunternehmer, der im Besitz einer Verkehrsgenehmigung ist, zu erlauben, nur auf Grund dieser Genehmigung beliebig viele Fahrzeuge in Dienst zu stellen. Sie kann sich dem Ziel, das die irische Regierung mit dieser Bestimmung verfolgt, anschließen.

Die Kommission weist jedoch darauf hin, daß die geplanten Modalitäten zu folgenden Schwierigkeiten führen könnten :

— Die bereits am Markt beteiligten Verkehrsunternehmer hätten im Vergleich zu den neu hinzukommenden eine günstigere Ausgangsposition. Letztere könnten nämlich eine solche Genehmigung nur erhalten, entweder wenn der Minister zuvor festgestellt hat, daß das Verkehrsangebot auf diesem Sektor unzureichend ist oder durch Kauf einer von einem bereits zugelassenen Verkehrsunternehmer auf dem Markt angebotene Genehmigung. Es ist deshalb zu befürchten, daß die geplanten Maßnahmen geeignet sind, das Entstehen von Monopolen oder Oligopolen zu begünstigen und sich daraus beim Fehlen einer geeigneten Steuerung durch die öffentliche Hand sogar ein Mißbrauch marktbeherrschender Stellungen ergeben könnte.

— In Ermangelung eines Kontrollmechanismus für die Überwachung dieses Verkehrsmarktes, durch den die Wettbewerbssituationen (vor allem das Niveau der üblichen Preise und der Nutzungsgrad der vorhandenen Kapazität) schnell und wirksam erfaßt werden kann, erscheint dieses System zur Sicherung eines befriedigenden Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage auf diesem Sektor ungeeignet ; dies gilt vor allem für die Ausstellung neuer Verkehrsgenehmigungen an neu Hinzukommende (bei unzureichendem Verkehrsangebot) und für die Drosselung, das Einfrieren oder den Abbau der vorhandenen Kapazität (bei Überkapazität).

— Die den bereits am Markt beteiligten Verkehrsunternehmern gebotene Möglichkeit, Genehmigungen, die auf Grund der genannten Maßnahmen überflüssig würden, zu verkaufen, erscheint durch das allgemeine Interesse nicht gerechtfertigt ; die Kommission stimmt zwar mit der irischen Regierung darin überein, daß eine zu plötzliche Änderung der jetzigen Situation (in der der Handelswert der Genehmigung ein wichtiger Teil der Aktiva des Unternehmens ist) vermieden werden muß, ist jedoch der Ansicht, daß auf lange Sicht der Handel mit den Lizenzen abgeschafft werden muß, da dieser zu monopolistischen Einkünften führen und die Transportkosten künstlich in die Höhe treiben könnte.

[1] ABl. Nr. 23 vom 3. 4. 1962, S. 720/62.
[2] ABl. Nr. L 347 vom 17. 12. 1973, S. 48.

Die Kommission hielte es deshalb für besser, wenn die gegenstandslos gewordenen Genehmigungen für ungültig erklärt und der zuständigen Behörde zurückgegeben würden, damit diese sie dann an neue Verkehrsunternehmer wiederausstellen kann.

3. Die Kommission stellt außerdem fest, daß der Gesetzesentwurf für einen begrenzten Zeitraum die Freigabe des gewerblichen Verkehrs für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse beibehält und die Befreiung von der Genehmigungspflicht auf alle Verkehre ausdehnt, die mit Hilfe von Kraftfahrzeugen, deren Gesamtgewicht 6 t nicht übersteigt und deren Nutzlast unter 3,5 t liegt (Artikel 2), durchgeführt werden ; daß die irische Regierung hingegen beabsichtigt, den gewerblichen Verkehr im Gebiet der wichtigsten Seehäfen, der auf Grund des „Road Transport Act 1933" von der Genehmigungspflicht befreit war, nunmehr der Genehmigungspflicht zu unterwerfen.

   Sie ist der Ansicht, daß zwar den Verkehrsunternehmern, die ihre Tätigkeit in diesen Gebieten bereits ausüben, die erworbenen Rechte erhalten werden, indem ihnen bei bloßem Nachweis des Zeitpunkts ihrer Niederlassung eine Genehmigung erteilt wird, dies aber nicht für Verkehrsunternehmer zutrifft, die sich dort neu niederlassen wollen und dann eine Genehmigung beantragen müssen, deren Gewährung von der Feststellung eines ungenügenden Verkehrsangebots in dem betreffenden Gebiet abhängig ist.

   Sie versteht zwar die Gründe, die zur geplanten Ausdehnung der Genehmigungspflicht auf alle geführt haben ; dies gilt jedoch nicht für die Gründe, die — vom Standpunkt der Verkehrsunternehmer, mit Ausnahme derjenigen, die bereits in den betreffenden Gebieten niedergelassen sind — zu einer Einschränkung des Zugangs zu den Märkten geführt haben.

   Die Kommission ist der Ansicht, daß es — da es sich hier um einen rein lokalen Verkehr handelt — auch im Interesse der Übereinstimmung mit den von der irischen Regierung verfolgten Grundsätzen der Liberalisierung besser wäre, den freien Zugang zum Markt dort, wo er bereits besteht, beizubehalten und zu bestimmen, daß die Erteilung von Verkehrsgenehmigungen in diesen Gebieten keine mengenmäßige Einschränkung beinhalten darf.

4. Abschließend stellt die Kommission fest, daß die von Irland auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs geplanten Bestimmungen nicht mit den einschlägigen Bestimmungen kollidieren, die in absehbarer Zeit auf Gemeinschaftsebene erlassen werden ; sie nimmt mit Befriedigung den Willen der irischen Regierung zur Kenntnis, die augenblicklichen Zugangsmöglichkeiten der Verkehrsunternehmer zum Markt ohne Unterscheidung nach Staatsangehörigkeit oder Herkunftsland auszudehnen. Sie empfiehlt der Regierung jedoch, die am Ende der Punkte 2 und 3 gemachten Empfehlungen zu berücksichtigen.

5. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten von dieser Empfehlung.

Brüssel, den 30. Juni 1976

Für die Kommission

Der Vizepräsident

Carlo SCARASCIA MUGNOZZA