

# Amtsblatt

## der Europäischen Gemeinschaften

ISSN 0376-9461

C 164

40. Jahrgang

30. Mai 1997

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

---

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	<b>I Mitteilungen</b>	
	<b>Rat</b>	
97/C 164/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 21/97 vom 14. April 1997, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen . . . . .	1
97/C 164/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 22/97 vom 14. April 1997, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind . . . . .	17
97/C 164/03	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 23/97 vom 14. April 1997, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Rates über den Ausbau der haushaltspolitischen Überwachung und der Überwachung und Koordinierung der Wirtschaftspolitiken . . . . .	26

## I

(Mitteilungen)

## RAT

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 21/97

vom Rat festgelegt am 14. April 1997

im Hinblick auf den Erlaß der Verordnung (EG) Nr. .../97 des Rates vom ... zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

(97/C 164/01)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags<sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a) des Vertrages gehört zur Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße.
- (2) Entsprechende Regeln sind in der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen<sup>(4)</sup> enthalten.
- (3) In Artikel 20 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 ist vorgesehen, daß die Kommission dem Rat vor

dem 1. Juli 1995 Bericht über die Durchführung jener Verordnung erstattet und der Rat vor dem 1. Januar 1997 auf Vorschlag der Kommission Regeln zur Vereinfachung der Verfahren und — entsprechend den Ergebnissen des Berichts — gegebenenfalls zum Wegfall der Genehmigungen erläßt.

- (4) Eine Vereinfachung und Verbesserung der Definition der verschiedenen Verkehrsdienste im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen ist zweckmäßig. Diese Verkehrsdienste können unterteilt werden in Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs und Gelegenheitsverkehr; das Konzept „Pendelverkehr“ kann deshalb entfallen.
- (5) Für alle Beförderungen im Gelegenheitsverkehr, im Rahmen von Sonderformen des Linienverkehrs und im Werkverkehr sollte eine Regelung für den Zugang zum genehmigungsfreien Markt vorgesehen werden.
- (6) Für den Linienverkehr ist die Genehmigungsregelung beizubehalten, wobei aber in die Beförderungsbedingungen für diesen Verkehr eine gewisse Flexibilität eingebaut werden sollte.
- (7) Damit der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern erhalten bleibt, sollte nach einer bestimmten Frist der Vorrang des Schienenverkehrs vor neuen Verkehrsdiensten mit Kraftomnibussen aufgehoben werden.
- (8) Um die Kontrolle der Verkehrsbewegungen zu erleichtern, sind alle Arten des gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Straße einer Gemeinschaftslizenz zu unterwerfen, die nach

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 203 vom 13. 7. 1996, S. 11.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme vom 27. November 1996 (ABl. Nr. C 66 vom 3. 3. 1997, S. 23).

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 28. November 1996 (ABl. Nr. C 380 vom 16. 12. 1996, S. 40), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. April 1997 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 74 vom 20. 3. 1992, S. 1.

einem harmonisierten Muster im Wege eines raschen und effizienten Verwaltungsverfahrens erteilt wird.

- (9) Es ist erforderlich, einige im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorgesehene Fristen flexibler zu gestalten.
- (10) Es obliegt den Mitgliedstaaten, die zur Anwendung dieser Verordnung und insbesondere zur Ahndung von Verstößen notwendigen Maßnahmen zu treffen, die effizient, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen.
- (11) Die Kommission sollte beim Erlaß der Durchführungsbestimmungen zu dieser Verordnung in bezug auf die beim Beförderungsdienst erforderlichen Dokumente von einem beratenden Ausschuß unterstützt werden.
- (12) Für die Einführung der Gemeinschaftslizenz sollte eine angemessene Frist vorgesehen werden.
- (13) Die Anwendung dieser Verordnung sollte anhand eines von der Kommission zu erstellenden Berichts überwacht werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 wird wie folgt geändert:

##### 1. In Artikel 2

- wird unter Nummer 1.1 folgender Absatz hinzugefügt: „Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.“;
- wird Nummer 1.2 Buchstabe d) gestrichen;
- werden in Nummer 1.3 die Worte „der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und die Durchführung von außerplanmäßigen Zusatzfahrten“ gestrichen;
- wird Nummer 2 gestrichen;
- erhält Nummer 3.1 folgende Fassung:
 

„3.1. Gelegenheitsverkehr ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und für den insbesondere kennzeichnend ist, daß auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert werden.“

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die bestehenden Liniendiensten vergleichbar und auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterliegt der Pflicht zur Genehmigung nach dem in Abschnitt II festgelegten Verfahren.“;

- wird Nummer 3.2 gestrichen;
- werden in Nummer 3.4 Absatz 2 die Worte „nach Anhörung der Mitgliedstaaten“ durch „nach dem Verfahren des Artikels 16a“ ersetzt;
- erhält Nummer 4 folgende Fassung:

#### „4. Werkverkehr

Werkverkehr ist der nichtkommerzielle Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person unter folgenden Bedingungen durchführt:

- Bei der Beförderungstätigkeit handelt es sich lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person;
- die eingesetzten Fahrzeuge sind Eigentum der natürlichen oder juristischen Person oder wurden von ihr im Rahmen eines Abzahlungsgeschäfts gekauft oder sind Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags und werden von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst geführt.“

2. Artikel 3 Absatz 1 erster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— im Niederlassungsstaat die Genehmigung für Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, oder im Gelegenheitsverkehr erhalten hat;“.

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

#### „Artikel 3a

##### Gemeinschaftslizenz

(1) Für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen muß jeder Verkehrsunternehmer, der den in Artikel 3 Absatz 1 festgelegten Kriterien entspricht, im Besitz einer Gemeinschaftslizenz sein, die von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der Niederlassung nach dem im Anhang enthaltenen Muster ausgestellt wurde.

(2) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats stellen dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz die Originallizenz aus, die beim Verkehrsunternehmer aufbewahrt wird, sowie beglaubigte Kopien in einer Anzahl, die der Zahl der für den grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzten Fahrzeuge entspricht, über die der Lizenzinhaber entweder als

Eigentümer oder anderweitig verfügt, insbesondere aufgrund eines Abzahlungskaufvertrags, eines Miet- oder eines Mietkaufvertrags (Leasingvertrags).

(3) Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt. Sie kann von diesem nicht auf Dritte übertragen werden. Eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz ist in den Fahrzeugen mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

(4) Die Gemeinschaftslizenz wird für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt und kann verlängert werden.

(5) Die Gemeinschaftslizenz ersetzt das von den zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats ausgestellte Dokument, das die Zulassung des Verkehrsunternehmers zum grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße bescheinigt.

(6) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats prüfen bei der Einreichung eines Lizenzantrags und anschließend zumindest alle fünf Jahre, ob der Verkehrsunternehmer den Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 entspricht oder noch entspricht.

(7) Sind die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 nicht erfüllt, so verweigern die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats die Ausstellung oder die Verlängerung der Gemeinschaftslizenz durch eine mit Gründen versehene Entscheidung.

(8) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß Verkehrsunternehmer, die eine Gemeinschaftslizenz beantragt haben oder innehaben, gegen die Verweigerung oder den Entzug dieser Lizenz durch die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats Widerspruch erheben können.

(9) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres die Anzahl der Verkehrsunternehmer, die am 31. Dezember des Vorjahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und die Anzahl der beglaubigten Genehmigungen, die der Anzahl der zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge entspricht.

(10) Die Mitgliedstaaten können beschließen, daß die Gemeinschaftslizenz auch für die Beförderung im innerstaatlichen Verkehr gilt.“

#### 4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

##### „Artikel 4

##### Zugang zum Markt

(1) Gelegenheitsverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 3.1 ist nicht genehmigungspflichtig.

(2) Die Sonderformen des Linienverkehrs im Sinne des Artikels 2 Nummer 1.2 sind nicht genehmigungspflichtig, sofern sie zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer vertraglich geregelt sind.

(3) Leerfahrten im Zusammenhang mit dem Verkehr gemäß den Absätzen 1 und 2 sind ebenfalls nicht genehmigungspflichtig.

(4) Linienverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 1.1 Absatz 1 sowie die Sonderformen des Linienverkehrs, die zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer nicht vertraglich geregelt sind, sind gemäß den Artikeln 5 bis 10 genehmigungspflichtig.

(5) Die Regelung für die Beförderung im Werkverkehr ist in Artikel 13 festgelegt.“

#### 5. Der Titel von Abschnitt II erhält folgende Fassung: „GENEHMIGUNGSPFLICHTIGER LINIENVERKEHR“.

#### 6. In Artikel 5

— erhält Absatz 1 Unterabsatz 2 Satz 1 folgende Fassung:

„Bei für den Betrieb von Linienverkehr gebildeten Unternehmensvereinigungen wird die Genehmigung auf den Namen aller Unternehmen ausgestellt.“;

— erhält Absatz 2 Satz 1 folgende Fassung:

„(2) Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigungen beträgt fünf Jahre.“;

— erhält Absatz 3 Buchstabe d) folgende Fassung:

„d) die Haltestellen und die Fahrpläne“;

— werden in Absatz 4 die Worte „nach Anhörung der Mitgliedstaaten“ durch „nach dem Verfahren des Artikels 16a“ ersetzt;

— erhält Absatz 5 folgende Fassung:

„(5) Die Genehmigung berechtigt den oder die Genehmigungsinhaber zu Beförderungen im Rahmen des Linienverkehrs im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten, das durch die Streckenführung des Verkehrs berührt wird.“;

— wird folgender Absatz angefügt:

„(6) Der Betreiber eines Linienverkehrsdienstes darf zusätzliche Fahrzeuge einsetzen, um einer vorübergehenden oder außergewöhnlichen Situation zu begegnen.

In diesem Fall hat der Verkehrsunternehmer dafür zu sorgen, daß folgende Dokumente in den Fahrzeugen mitgeführt werden:

— eine Kopie der Genehmigung für den Linienverkehr;

— eine Kopie des Vertrags zwischen dem Betreiber des Linienverkehrsdienstes und dem Unternehmen, das die zusätzlichen Fahrzeuge bereitstellt, oder ein gleichwertiges Dokument;

— eine beglaubigte Kopie der dem Betreiber des Linienverkehrsdienstes ausgestellten Gemeinschaftslizenz.“

## 7. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

— Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Genehmigungsanträge für Linienverkehr sind bei der zuständigen Behörde (nachstehend ‚Genehmigungsbehörde‘ genannt) des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangsort befindet, zu stellen. Als Ausgangsort gilt eine der Endhaltestellen des Verkehrsdienstes.“

— In Absatz 2 werden die Worte „nach Anhörung der Mitgliedstaaten“ durch „nach dem Verfahren des Artikels 16a“ ersetzt.

— Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Antragsteller erteilt zur Begründung seines Genehmigungsantrags alle zusätzlichen Angaben, die er für zweckdienlich hält oder um die die Genehmigungsbehörde ersucht, insbesondere einen Fahrplan, anhand dessen die Einhaltung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten überprüft werden kann, sowie eine Kopie der Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3a für die gewerbliche Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße.“

## 8. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

**Genehmigungsverfahren**

(1) Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den Behörden aller Mitgliedstaaten erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen Behörden sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne daß Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen zwei Monaten ihre Entscheidung mit. Diese Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um Stellungnahme, der auf der Empfangsbestätigung angegeben ist. Hat die Genehmigungsbehörde innerhalb dieser Frist keine Antwort erhalten, so gilt dies als Zustimmung der ersuchten Behörden, und die Genehmigungsbehörde erteilt die Genehmigung.

Die Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne daß Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, können der Genehmigungsbehörde innerhalb der in Unterabsatz 1 genannten Frist ihre Bemerkungen mitteilen.

(3) Vorbehaltlich der Absätze 7 und 8 entscheidet die Genehmigungsbehörde binnen vier Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

(4) Die Genehmigung wird erteilt, es sei denn,

a) der Antragsteller kann den Verkehr, für den der Antrag gestellt wurde, nicht mit ihm unmittelbar zu Verfügung stehenden Fahrzeugen durchführen;

b) der Antragsteller hat früher die einzelstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften über die Beförderungen im Straßenverkehr, insbesondere die Bedingungen und Anforderungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, nicht eingehalten oder er hat schwerwiegend gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, verstoßen;

c) im Fall eines Antrages auf Erneuerung einer Genehmigung wurden die Bedingungen für die Genehmigung nicht erfüllt;

d) es wird nachgewiesen, daß der betreffende Verkehrsdienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde; dies gilt nicht für den Fall, daß die betreffenden Liniendienste nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen erbracht werden;

e) es stellt sich heraus, daß der Betrieb der Verkehrsdienste, die Gegenstand des Antrags sind, nur auf die einträglichsten Dienste unter den vorhandenen Verkehrsdiensten auf den betreffenden Verbindungen abzielt;

f) ein Mitgliedstaat entscheidet aufgrund einer eingehenden Analyse, daß der genannte Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde. Jede aufgrund dieser Bestimmung getroffene Entscheidung wird zusammen mit ihrer Begründung den betroffenen Verkehrsunternehmen mitgeteilt.

Ab 1. Januar 2000 kann ein Mitgliedstaat mit Zustimmung der Kommission sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers die Genehmigung für den Betrieb des grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes mit Kraftomnibussen aussetzen oder entziehen, falls ein bestehender grenzüberschreitender Verkehrsdienst mit Kraftomnibussen ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigt.

Bietet ein Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen an oder wird die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient, so rechtfertigt dies allein noch keine Ablehnung des Antrags.

(5) Die Genehmigungsbehörde und die zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten, die sich am

Zustandekommen eines Einvernehmens gemäß Absatz 1 beteiligen müssen, dürfen Anträge nur aus Gründen ablehnen, die mit dieser Verordnung vereinbar sind.

(6) Kommt das Einvernehmen gemäß Absatz 1 nicht zustande, so kann die Kommission innerhalb von fünf Monaten ab dem Zeitpunkt der Einreichung des Genehmigungsantrags durch den Verkehrsunternehmer damit befaßt werden.

(7) Die Kommission entscheidet nach Anhörung der beteiligten Mitgliedstaaten binnen zehn Wochen; diese Entscheidung tritt dreißig Tage nach ihrer Bekanntgabe an die beteiligten Mitgliedstaaten in Kraft.

(8) Die Entscheidung der Kommission bleibt bis zum Zustandekommen eines Einvernehmens zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten in Kraft.

(9) Nach Abschluß des in diesem Artikel vorgesehenen Verfahrens teilt die Genehmigungsbehörde allen in Absatz 1 genannten Behörden ihre Entscheidung mit und übermittelt ihnen gegebenenfalls eine Kopie der Genehmigung; die zuständigen Behörden der Transitmitgliedstaaten können auf diese Unterrichtung verzichten.“

9. In Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 werden nach dem Wort „Anpassungen“ die Worte „des Einsatzes der Verkehrsdienste,“ eingefügt.

10. Artikel 9 Absatz 4 wird gestrichen.

11. Der Titel von Abschnitt III erhält folgende Fassung:

„GELEGENHEITSVERKEHR UND ANDERE NICHT GENEHMIGUNGSPFLICHTIGE VERKEHRSDIENSTE“.

12. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

#### Fahrtenblatt

(1) Bei den in Artikel 4 Absatz 1 genannten Verkehrsdiensten ist ein Fahrtenblatt mitzuführen.

(2) Verkehrsunternehmer, die Beförderungen im Gelegenheitsverkehr durchführen, müssen vor Antritt jeder Fahrt das Fahrtenblatt ausfüllen.

(3) Das Fahrtenblatt enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Art des Verkehrsdienstes;
- b) Hauptstreckenführung;
- c) den oder die beteiligten Verkehrsunternehmer.

(4) Die Fahrtenblattheften werden von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, oder von durch sie benannten Stellen ausgegeben.

(5) Die Kommission legt das Muster des Fahrtenblatts sowie die Einzelheiten seiner Anwendung nach dem Verfahren des Artikels 16a fest.“

13. In Artikel 12 Absatz 1 werden die Worte „des grenzüberschreitenden Pendelverkehrs mit Unterbringung sowie“ gestrichen.

14. In Artikel 13 Absatz 2 wird

— Absatz 2 gestrichen;

— werden in Absatz 3 Unterabsatz 2 die Worte „nach Anhörung der Mitgliedstaaten“ durch „nach dem Verfahren des Artikels 16a“ ersetzt.

15. In Artikel 14

— werden im Einleitungssatz des Absatzes 1 die Worte „oder einen Pendelverkehr“ gestrichen;

— erhält der letzte Gedankenstrich in Absatz 1 folgende Fassung:

„— den Beförderungspreis.“

16. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

„Artikel 16

#### Ahndung von Verstößen und gegenseitige Amtshilfe

(1) Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, entziehen die in Artikel 3a vorgesehene Gemeinschaftslizenz, wenn

— der Inhaber die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 nicht mehr erfüllt;

— die für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz wesentlichen Angaben des Inhabers unrichtig waren.

(2) Die Genehmigungsbehörde widerruft insbesondere auf Verlangen des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, die aufgrund dieser Verordnung erteilte Genehmigung, wenn der Inhaber die Voraussetzungen, die für deren Erteilung ausschlaggebend waren, nicht mehr erfüllt. Sie unterrichtet davon unverzüglich die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats.

(3) Bei einem schwerwiegenden Verstoß oder wiederholten geringfügigen Verstößen gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sowie die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 2 Nummer 1.3 ohne entsprechende Genehmigung, können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer, der gegen die betreffenden Vorschriften verstoßen hat, ansässig ist, insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz oder einen befristeten und/oder teilweisen Entzug von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz verfügen.

Diese Sanktionen bestimmen sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und nach der Gesamtzahl der beglau-

bigten Kopien, über die dieser für seine grenzüberschreitenden Verkehrsdienste verfügt.

(4) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten lassen in ihrem Hoheitsgebiet einen Verkehrsunternehmer zum grenzüberschreitenden Personenverkehr im Sinne dieser Verordnung nicht zu, wenn dieser wiederholt schwerwiegend gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, verstoßen hat. Sie unterrichten davon unverzüglich die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats.

(5) Die Mitgliedstaaten unterrichten die anderen beteiligten Mitgliedstaaten auf deren Ersuchen über

- Verstöße gegen diese Verordnung und alle anderen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, sofern diese Verstöße in ihrem eigenen Hoheitsgebiet von einem Verkehrsunternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat begangen werden, sowie über die Ahndung dieser Verstöße;
- die Ahndung von Verstößen, die ihre eigenen Verkehrsunternehmen im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen haben.“

17. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 16a*

Wird auf das Verfahren dieses Artikels Bezug genommen, so wird die Kommission von dem mit Verordnung (EG) Nr. .../97 des Rates vom ... zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (\*) eingesetzten beratenden Ausschuss unterstützt, in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuss gibt — gegebenenfalls nach Abstimmung — seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuss darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

(\*) ABl. Nr. L ... vom ..., S. ....“

18. Artikel 19 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen, die insbesondere die Mittel der Überwachung sowie die Regelung der Ahndung von Verstößen gegen Bestimmungen dieser Verordnung betreffen, und treffen alle notwendigen Vorkehrungen, um die Durchführung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und von abschreckender Wirkung sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die getroffenen Maßnahmen spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung und eventuelle spätere Änderungen jeweils schnellstmöglich mit. Sie gewährleisten, daß alle diese Maßnahmen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmens durchgeführt werden.“

19. Der Anhang wird durch den Anhang im Anhang zu dieser Verordnung ersetzt.

*Artikel 2*

Die Mitgliedstaaten erlassen bis zum ...(\*) nach Anhörung der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und teilen diese der Kommission mit.

*Artikel 3*

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 31. Dezember 1999 über die Ergebnisse der Durchführung dieser Verordnung Bericht.

*Artikel 4*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab ...(\*) mit Ausnahme von Artikel 3, der ab ...(\*\*) gilt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

(\*) 12 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung.

(\*\*) 18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung.

ANHANG

„ANHANG

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(a)

(Kräftiges blaues Papier — Format DIN A 4)

(Seite 1 der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaates abgefaßt, der die Lizenz erteilt)

Nationalitätszeichen<sup>(1)</sup> des Mitgliedstaats, der die Lizenz ausstellt

Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle

LIZENZ Nr. ....

für den gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

Der Inhaber dieser Lizenz<sup>(2)</sup> .....

ist zu den in der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992, in der Fassung der Verordnung (EG Nr. ... /97, festgelegten Bedingungen sowie nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz im Gebiet der Gemeinschaft zum gewerblichen grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr zugelassen.

Besondere Bemerkungen: .....

Diese Lizenz gilt von ..... bis .....

Ausgestellt in ..... am .....

..... <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> (B) Belgien, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (GR) Griechenland, (E) Spanien, (F) Frankreich, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, (NL) Niederlande, (A) Österreich, (P) Portugal, (FIN) Finnland, (S) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich.

<sup>(2)</sup> Name oder Firmenbezeichnung und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

<sup>(3)</sup> Unterschrift und Stempel der ausstellenden Behörde oder Stelle.

### Allgemeine Bestimmungen

1. Diese Lizenz wird erteilt aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. .../97.
2. Diese Lizenz wird von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats erteilt, in dem der gewerbliche Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, der
  - im Niederlassungsstaat die Genehmigung für Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, oder im Gelegenheitsverkehr erhalten hat,
  - die Voraussetzungen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr erfüllt und
  - die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr für Fahrer und Fahrzeuge erfüllt.
3. Diese Lizenz berechtigt zur Durchführung gewerblicher grenzüberschreitender Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen auf allen Verkehrsverbindungen im Gebiet der Gemeinschaft,
  - wobei Ausgangs- und Bestimmungsort sich in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder Drittstaaten,
  - von einem Mitgliedstaat in einen Drittstaat und umgekehrt, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder Drittstaaten,
  - zwischen Drittstaaten, mit Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten,sowie zu Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Beförderungen gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 684/92.

Bei Beförderungen von einem Mitgliedstaat in einen Drittstaat und umgekehrt gilt für die Fahrstrecke in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem die Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, die Verordnung (EWG) Nr. 684/92, sobald das erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittstaat geschlossen worden ist.
4. Diese Lizenz wird auf den Namen des Inhabers ausgestellt und ist nicht übertragbar.
5. Diese Lizenz kann von der zuständigen Behörde des ausstellenden Mitgliedstaats insbesondere dann eingezogen werden, wenn
  - der Verkehrsunternehmer die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 nicht mehr erfüllt;
  - die für die Erteilung oder Verlängerung der Gemeinschaftslizenz wesentlichen Angaben des Verkehrsunternehmers unrichtig waren;
  - der Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß oder wiederholt geringfügige Verstöße gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 2 Nummer 1.3 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 ohne entsprechende Genehmigung, begangen hat. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer, der die Verstöße begangen hat, ansässig ist, können insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz oder einen befristeten und/oder teilweisen Entzug von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz verfügen.

Die entsprechenden Sanktionen bestimmen sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und nach der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien über die dieser für seine grenzüberschreitenden Verkehrsdienste verfügt.
6. Das Original der Lizenz ist vom Verkehrsunternehmer aufzubewahren. Eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist im Fahrzeug, das im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird, mitzuführen.
7. Diese Lizenz ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.
8. Der Lizenzinhaber hat im Hoheitsgebiet eines jeden Mitgliedstaats die im jeweiligen Staat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften insbesondere für den Straßenverkehr zu beachten.

9. Linienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.

Linienverkehr ist genehmigungspflichtig.

Sonderformen des Linienverkehrs sind die regelmäßige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluß anderer Fahrgäste auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können.

Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere

- a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte;
- b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt;
- c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Wohnort und Stationierungsort.

Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, daß der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepaßt wird.

Sonderformen des Linienverkehrs sind nicht genehmigungspflichtig, sofern sie durch einen Vertrag zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen abgedeckt sind.

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, ist genehmigungspflichtig.

Gelegenheitsverkehr ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und für den insbesondere kennzeichnend ist, daß auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst vorabgebildete Fahrgastgruppen befördert werden. Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die bestehenden Liniendiensten vergleichbar und auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterliegt der Pflicht zur Genehmigung nach dem in Abschnitt II der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 festgelegten Verfahren. Diese Dienste verlieren die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs auch dann nicht, wenn sie mit einer gewissen Häufigkeit durchgeführt werden.

Gelegenheitsverkehr ist nicht genehmigungspflichtig.“

---

## BEGRÜNDUNG DES RATES

### I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 10. Mai 1996 einen Vorschlag für eine auf Artikel 75 Absatz 1 des EG-Vertrags gestützte Verordnung zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen übermittelt<sup>(1)</sup>.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme am 28. November 1996 abgegeben<sup>(2)</sup>, und der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 27. November 1996 Stellung genommen<sup>(3)</sup>.

Im Lichte der Stellungnahme des Europäischen Parlaments hat die Kommission dem Rat am 28. Februar 1997 einen geänderten Vorschlag übermittelt<sup>(4)</sup>.

Der Rat hat am 14. April 1997 gemäß Artikel 189c des Vertrags seinen gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

### II. ZIEL DES VORSCHLAGS

Mit dem geänderten Vorschlag der Kommission sollen die Bestimmungen der geltenden Verordnung vereinfacht und klarer gefaßt und Fortschritte bei der Liberalisierung erzielt werden.

Es ist insbesondere folgendes vorgesehen:

- Wegfall der Kategorie des grenzüberschreitenden Pendelverkehrs; dieser Verkehr soll je nach seinen Merkmalen dem Linienverkehr oder dem Gelegenheitsverkehr gleichgestellt werden;
- Wegfall der Kategorie der restlichen Verkehrsdienste im Gelegenheitsverkehr;
- Liberalisierung sämtlicher Sonderformen des Linienverkehrs (die von der Genehmigungspflicht befreit sind, wenn sie vertraglich geregelt werden);
- Herausnahme des als „Nahverkehr im Grenzgebiet“ bezeichneten, im Rahmen von Stadt- und Vorortdiensten zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten durchgeführten Linienverkehrs aus dem Anwendungsbereich der Verordnung;
- Liberalisierung des Werkverkehrs, für den lediglich noch eine Bescheinigung verlangt wird;
- Verbesserung und Vereinfachung der Bestimmung des Begriffs „Gelegenheitsverkehr“;
- Einführung einer Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen.

Diese Lizenz würde das bzw. die von dem Niederlassungsmitgliedstaat ausgestellte(n) Dokument(e) ersetzen, mit dem bzw. denen bescheinigt wird, daß der Verkehrsunternehmer zu dem betreffenden grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen ist. Zur Erleichterung der Kontrolle durch die Mitgliedstaaten, insbesondere beim Gelegenheitsverkehr, würde mit der Lizenz der Nachweis erbracht, daß der Verkehrsunternehmer im Mitgliedstaat der Niederlassung die Genehmigung für die Erbringung dieser Verkehrsdienste besitzt, daß er die Voraussetzungen gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers erfüllt und daß er den Anforderungen der Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit genügt.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 203 vom 13. 7. 1996, S. 11. Verordnung (EWG) Nr. 684/92: ABl. Nr. L 74 vom 20. 3. 1992, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 380 vom 16. 12. 1996, S. 40.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. C 66 vom 3. 3. 1997, S. 23.

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. C 107 vom 5. 4. 1997, S. 3.

Der Verkehrsunternehmer, der über eine Lizenz verfügt, könnte somit in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste durchführen, ohne Nachweise erbringen zu müssen, mit Ausnahme der besonderen Genehmigung für den Liniendienst und des Fahrtenblatts für den Gelegenheitsverkehr.

Das Lizenzsystem würde ferner die Ahndung von Verstößen erleichtern. Bei der Kopie der Gemeinschaftslizenz, die im Fahrzeug mitgeführt werden muß, handelt es sich ausschließlich um diejenige des Betreibers des Liniendienstes; das Unternehmen, das die zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung stellt, ist nicht verpflichtet, eine Kopie seiner Lizenz — falls es eine solche besitzt — vorzulegen.

- Wiederherstellung der Freiheit des Wettbewerbs zwischen Kraftomnibus- und Eisenbahndiensten im Linienverkehr durch Streichung des Artikels 7 Absatz 4 Buchstabe b) Ziffer ii) der Verordnung (EWG) Nr. 684/92;
- Verlängerung bestimmter Fristen, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für Linienverkehr vorgesehen sind;
- Harmonisierung und Vereinfachung einiger in der Verordnung vorgesehener Verwaltungsmodalitäten;
- Anwendung der Verordnung ab 1. Juni 1996.

Der Vorschlag der Kommission gibt eine Gliederung der verschiedenen Kategorien der Verkehrsdienste und legt die Einzelheiten für den Marktzugang bei jeder dieser Kategorien wie folgt fest:

- *Linienverkehr*: genehmigungspflichtig;
- *Sonderformen des Linienverkehrs*: in ihrer Gesamtheit von der Genehmigungspflicht befreit (sofern sie zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmer vertraglich geregelt werden);
- *Gelegenheitsverkehr*: von jedweder Genehmigungspflicht befreit;
- *Werkverkehr*: von jedweder Genehmigungspflicht befreit.

### III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der gemeinsame Standpunkt des Rates entspricht im wesentlichen dem Vorschlag der Kommission, enthält jedoch eine Reihe von Änderungen, von denen die wichtigsten im folgenden angegeben werden:

#### a) Nahverkehr im Grenzgebiet

Nach Artikel 2 Nummer 1.2. Buchstabe d) und Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 gilt der Nahverkehr im Grenzgebiet als Sonderform des Linienverkehrs, die nicht genehmigungspflichtig ist, sofern sie zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer vertraglich geregelt ist.

Die Kommission schlägt vor, den Nahverkehr im Grenzgebiet als Sonderfall des Linienverkehrs zu betrachten, aber den erreichten gemeinschaftlichen Besitzstand, d. h. die Liberalisierung, beizubehalten. Daher schlägt sie folgendes vor:

- *Artikel 1 Absatz 1*: Anfügung eines Unterabsatzes in Artikel 2 Nummer 1.1 der derzeit geltenden Verordnung zur näheren Bestimmung des Begriffs des Nahverkehrs im Grenzgebiet;
- *Artikel 1 Absatz 2*: Streichung des Artikels 2 Nummer 1.2 Buchstabe d) der derzeit geltenden Verordnung;
- *Artikel 4 Absatz 2* (in dem die Verkehrsdienste aufgeführt sind, die nicht genehmigungspflichtig sind, falls sie vertraglich geregelt sind): Aufnahme eines Verweises auf den Nahverkehr im Grenzgebiet.

In dem gemeinsamen Standpunkt (Artikel 1 neue Nummer 1 zweiter Gedankenstrich) wird lediglich die Streichung des Artikels 2 Nummer 1.2 Buchstabe d) der derzeit geltenden Verordnung aufgenommen.

Der Nahverkehr im Grenzgebiet würde demnach als genehmigungspflichtiger Linienverkehr gelten, wobei die Mitgliedstaaten Artikel 18 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 anwenden könnten, um bilateral oder multilateral die Liberalisierung des betreffenden Verkehrs zu vereinbaren.

**b) Änderung einiger Betriebsbedingungen für die Linienverkehrsdienste: Häufigkeit**

Der gemeinsame Standpunkt sieht in Artikel 1 Nummer 1 dritter Gedankenstrich (Artikel 2 neue Nummer 1.3 der Verordnung) und in Artikel 1 Nummer 9 (Artikel 8 Absatz 3 neuer Unterabsatz 2 der Verordnung) eine Lockerung der Regelung für die Betriebsbedingungen für Linienverkehrsdienste hinsichtlich Änderungen der Häufigkeit der Verkehrsdienste vor.

**c) Einsetzung eines beratenden Ausschusses**

Der Verordnungsentwurf sieht vor, daß die Kommission von einem beratenden Ausschuss unterstützt wird, wenn sie Durchführungsmaßnahmen, insbesondere in bezug auf die beim Beförderungsdienst erforderlichen Dokumente erläßt. (Siehe Artikel 1 Nummer 1 siebter Gedankenstrich (Artikel 2 Nummer 3.4 Absatz 2 der Verordnung), Artikel 1 Nummer 6 vierter Gedankenstrich (Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung), Artikel 1 Nummer 7 zweiter Gedankenstrich (Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung), Artikel 1 Nummer 12 (Artikel 11 Absatz 5 der Verordnung), Artikel 1 Nummer 14 zweiter Gedankenstrich (Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung) und Artikel 1 Nummer 17 (Artikel 16a der Verordnung).

**d) Wettbewerb zwischen dem Linienverkehr mit Kraftomnibussen einerseits und vergleichbaren Eisenbahndiensten andererseits**

In Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe b) Ziffer ii) der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 ist vorgesehen, daß der Antrag auf Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs mit Kraftomnibussen abgelehnt werden kann, wenn nachgewiesen wird, daß die betreffenden Verkehrsdienste die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würden.

Die Kommission beabsichtigt mit ihrem Vorschlag, den Grundsatz der Freiheit des Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern wiederherzustellen. Daher schlägt sie vor, Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe b) Ziffer ii) der derzeit geltenden Verordnung zu streichen.

Im gemeinsamen Standpunkt des Rates ist in Artikel 1 Nummer 8 (neuer Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe f) der Verordnung) vorgesehen, daß ein Mitgliedstaat aufgrund einer eingehenden Analyse bis zum 31. Dezember 1999 die Genehmigung für einen grenzüberschreitenden Linienverkehr mit Kraftomnibussen mit der Begründung verweigern kann, daß der genannte Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde.

Jede aufgrund dieser Bestimmung getroffene Entscheidung wird zusammen mit ihrer Begründung den betroffenen Verkehrsunternehmen mitgeteilt.

Der gemeinsame Standpunkt sieht ferner vor, daß ab 1. Januar 2000 eine Schutzklausel angewendet wird: Ein Mitgliedstaat kann mit Zustimmung der Kommission sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers die aufgrund der vorstehenden Bestimmung erteilte Genehmigung aussetzen oder entziehen.

**e) Örtliche Ausflüge**

Die Kommission schlägt vor, Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 zu streichen. Dieser Artikel sieht insbesondere vor, daß ein Verkehrsunternehmer im Rahmen des grenzüberschreitenden Pendelverkehrs mit Unterbringung sowie des grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs örtliche Ausflüge in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem er niedergelassen ist, durchführen kann.

Artikel 1 Nummer 13 des gemeinsamen Standpunkts sieht vor, den Artikel 12 beizubehalten, da die im Rahmen eines grenzüberschreitenden Verkehrs durchgeführten örtlichen Ausflüge einen Abschnitt eines grenzüberschreitenden Verkehrs darstellen, wenn sie für gebietsfremde Fahrgäste bestimmt sind, die von dem grenzüberschreitend tätigen Verkehrsunternehmer zum Ausgangspunkt des Ausflugs befördert wurden.

Der Passus „des grenzüberschreitenden Pendelverkehrs mit Unterbringung und“ wurde gestrichen, da der gemeinsame Standpunkt im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission vorsieht, die Kategorie des Pendelverkehrs abzuschaffen, und den Pendelverkehr mit Unterbringung nun als eine Form des Gelegenheitsverkehrs betrachtet.

f) **Zeitpunkt des Beginns der Anwendung der Verordnung**

In Artikel 4 des gemeinsamen Standpunkts ist vorgesehen, daß die Anwendung der Verordnung zwölf Monate nach deren Inkrafttreten beginnt, während in Anbetracht der Komplexität der zu treffenden Maßnahmen die Gemeinschaftslizenz nach Artikel 1 Nummer 3 (neuer Artikel 3a der Verordnung) achtzehn Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung zur Anwendung gelangt.

#### IV. ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

##### 1. Vom Rat berücksichtigte Änderungen des Europäischen Parlaments

a) *Von der Kommission übernommen*

Der Rat hat sich dem Vorschlag der Kommission angeschlossen und sinngemäß oder im Wortlaut folgende Änderungen des Europäischen Parlaments berücksichtigt:

- im achten Erwägungsgrund den Teil der Änderung 5, der das Verfahren für die Vergabe der Gemeinschaftslizenz betrifft;
- in Artikel 1 Nummer 1 fünfter Gedankenstrich den Teil der Änderung 12, mit dem der erste Absatz der neuen Definition des Begriffs „Gelegenheitsverkehr“ in Artikel 2 Nummer 3.1 der Verordnung ersetzt werden soll;
- in Artikel 1 Nummer 1 achter Gedankenstrich die Änderung 13, mit der die Definition des Begriffs „Werkverkehr“ in Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung ersetzt werden soll;
- in Artikel 1 Nummer 3 die Änderung 17, mit der in die Verordnung eine Bestimmung, nämlich der neue Artikel 3a, aufgenommen werden soll, in dem die Einführung einer Gemeinschaftslizenz für die Durchführung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen vorgesehen ist;
- in Artikel 1 Nummer 6 sechster Gedankenstrich die Änderung 18, mit der in Artikel 5 der Verordnung ein neuer Absatz 6 betreffend den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge aufgenommen werden soll;

b) *Von der Kommission nicht übernommen*

In Artikel 3 wird der Teil der Änderung 24 übernommen, in dem vorgesehen ist, daß die Kommission nicht nur dem Rat, sondern auch dem Europäischen Parlament über die Ergebnisse der Durchführung der Verordnung Bericht erstattet. In Anbetracht des für die Annahme der Verordnung erforderlichen Zeitraums sieht der gemeinsame Standpunkt als spätesten Zeitpunkt für die Vorlage des Berichts jedoch nicht den in der Änderung vorgesehenen Termin 1. Juli 1998, sondern den 31. Dezember 1999 vor.

##### 2. Vom Rat nicht berücksichtigte Änderungen des Europäischen Parlaments

a) *Von der Kommission übernommen*

Der Rat hielt es nicht für erforderlich, die Änderung 1 zu berücksichtigen, mit der in die Verordnung ein neuer Erwägungsgrund aufgenommen werden soll, in dem daran erinnert wird, daß die Liberalisierung parallel zur schrittweisen Harmonisierung der sozioökonomischen, steuerlichen und technischen Bedingungen des Personenkraftverkehrs erfolgen muß.

b) *Von der Kommission teilweise übernommen*

Wie unter Abschnitt III Buchstabe a) bereits dargelegt wurde, handelt es sich nach Auffassung des Rates beim Nahverkehr im Grenzgebiet um Linienverkehr; der Rat hat daher weder die Änderung des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 — Gegenstand der Änderung 11 — noch die Aufnahme des entsprechenden Erwägungsgrundes in die Verordnung — Gegenstand der Änderung 6 — berücksichtigt; mit den betreffenden Änderungen sollen der grenzüberschreitende Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr so lange von dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen werden, bis der Rat allgemeine Rechtsvorschriften über die Konzessionierung von Verkehrsleistungen aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen angenommen hat.

Der Rat hat den auch von der Kommission abgelehnten Teil der Änderung 7 nicht berücksichtigt, in dem von einem gemeinschaftlichen Aktionsprogramm und einer Entschließung des Europäischen Parlaments die Rede ist. Er hat ferner den von der Kommission übernommenen Teil der Änderung 7 nicht berücksichtigt, mit dem in die Verordnung ein Erwägungsgrund über die uneingeschränkte Zugänglichkeit des Liniendienstes mit Kraftomnibussen aufgenommen werden sollte. Seines Erachtens handelt es sich um eine Frage, die im Rahmen der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften gelöst werden sollte.

c) *Von der Kommission nicht übernommen*

Der Rat hat folgendes nicht berücksichtigt:

- die Änderung 2, in der vorgesehen ist, daß in die Verordnung ein Erwägungsgrund aufgenommen werden soll, wonach den Benutzern die freie Wahl der Verkehrsträger eingeräumt wird, sofern damit eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik, nämlich die Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Straße, erreicht werden kann. Der Rat erinnert daran, daß die Verringerung des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen nicht zu den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik gehört;
- die Änderungen 3 und 12 (letztere für den Teil, der nicht die neue Definition des Begriffs „Gelegenheitsverkehr“ betrifft), denen zufolge in die Verordnung ein Erwägungsgrund und eine Bestimmung aufgenommen werden sollen, wonach eine neue Einteilung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs in nur noch zwei Kategorien vorgesehen ist, und zwar in den Linienverkehr und in den sonstigen Verkehr (der sonstige Verkehr wird anschließend noch in besondere Verkehrsdienste und Gelegenheitsverkehr unterteilt). Aus der betreffenden Neueinteilung ergeben sich weitere Änderungen, nämlich die Änderungen 4, 22 und 23, mit denen ein Erwägungsgrund, ein Titel und eine Bestimmung geändert werden sollen. Nach Auffassung des Rates sollte besser die geltende Terminologie zur Einteilung der einzelnen Dienste beibehalten werden, denn sie ist allgemein bekannt, und eine Änderung könnte den Wirtschaftsteilnehmern Probleme bereiten. Des weiteren ist die Aufnahme der Sonderformen des Linienverkehrs unter den sonstigen Verkehr nicht annehmbar, denn die meisten bei der Definition des Begriffs „Sonderformen des Linienverkehrs“ berücksichtigten Aspekte gehören zum Linienverkehr;
- die Änderung 12 (neue Definition des Begriffs „Gelegenheitsverkehr“, Absatz 2); danach soll in der Definition des Begriffs „Gelegenheitsverkehr“ vorgesehen werden, daß ein Mitgliedstaat einen Gelegenheitsverkehr genehmigungspflichtig machen kann, wenn er der Auffassung ist, daß dieser Verkehr „unmittelbar den Bestand eines bereits genehmigten Linienverkehrs in Frage stellen würde“.

Der Rat weist darauf hin, daß nach Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 die Genehmigung versagt werden kann, „wenn nachgewiesen wird, daß der betreffende Verkehrsdienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde, es sei denn, die betreffenden Liniendienste werden nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen bzw. einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen erbracht“. Der betreffende Gelegenheitsverkehr dürfte somit nur selten vorkommen;

- den Teil der Änderung 5, mit dem ein Erwägungsgrund (Erwägungsgrund 8 des gemeinsamen Standpunkts) geändert werden soll, um darauf hinzuweisen, daß die Gemeinschaftslizenz auch für den Werkverkehr verlangt wird.

Der Rat bemerkt, daß das Europäische Parlament dann auch eine entsprechende Bestimmung hätte vorschlagen müssen, und weist darauf hin, daß es nicht angezeigt ist, von den Unternehmen für den Werkverkehr eine Gemeinschaftslizenz zu verlangen, da die betreffenden Unternehmen nicht den in der Gemeinschaftsregelung festgelegten Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr im Inland und zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr unterliegen;

- die Änderung 8, mit der in die Verordnung ein Erwägungsgrund aufgenommen werden soll, um an die Absichten der Kommission in bezug auf eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung zu erinnern.

Der Rat hält es nicht für angezeigt, eine derartige Erinnerung in die vorliegende Verordnung aufzunehmen;

- die Änderungen 9 und 26, mit denen in die Verordnung ein Erwägungsgrund und eine Bestimmung aufgenommen werden sollen, wonach die Kommission bis zum 30. Juni 1997 eine kodifizierte Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 vorlegen soll, welche auch zwei Verordnungen der Kommission betreffend die Kontrolldokumente sowie die Beförderungsdokumente für den grenzüberschreitenden Reiseverkehr umfaßt.

Nach Auffassung des Rates entspricht die Kodifizierung nicht dem Gegenstand der Verordnung, und in eine Verordnung des Rates sollten besser nicht Verordnungen der Kommission aufgenommen werden; falls diese nämlich angepaßt werden müßten, könnte dies nur im Wege einer Verordnung des Rates geschehen;

- die Änderung 10, in der die Aufnahme eines Erwägungsgrundes vorgesehen ist, mit dem es für notwendig erklärt wird, daß der Rat der Kommission ein Mandat für die Aufnahme von Verhandlungen mit Drittländern über den regelmäßigen grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen erteilt. Nach Auffassung des Rates ist diese Änderung in Anbetracht des Ziels der Verordnung gegenstandslos;

- die Änderungen 15 und 16, mit denen die in Artikel 3 der geltenden Verordnung vorgesehenen Bedingungen für den Marktzugang geändert werden sollen, damit dafür gesorgt wird, daß die Unternehmen, die gewerblichen Personenverkehr durchführen, und die Unternehmen, die Werkverkehr durchführen, nicht nur die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr — wie dies in der geltenden Verordnung vorgesehen ist —, sondern auch die Rechtsvorschriften im sozialen Bereich erfüllen müssen.

Nach Auffassung des Rates entsprechen diese Änderungen nicht dem Gegenstand der Verordnung;

- die Änderung 19, mit der Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 geändert werden soll (Artikel 1 Nummer 7 erster Gedankenstrich des gemeinsamen Standpunkts); danach sollen die Genehmigungsanträge für Linienverkehr auf die Dienste beschränkt werden, die Verbindungen bedienen, auf denen bereits ein öffentlicher Verkehrsdienst besteht.

Der Rat vertritt die Auffassung, daß diese Änderung unklar ist, denn sie kann durch Umkehrschluß so ausgelegt werden, daß der Unternehmer, der als erster eine Verbindung bedient, nicht der Genehmigungspflicht unterworfen ist;

- die Änderung 20, mit der Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 (Artikel 1 Nummer 8 des gemeinsamen Standpunkts) geändert werden soll, um dafür zu sorgen, daß der Antragsteller nicht bereits schwere Verstöße gegen die Vorschriften über die technische Überwachung der

Fahrzeuge begangen haben darf, wohingegen im gemeinsamen Standpunkt Verstöße gegen die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge genannt werden.

Nach Auffassung des Rates ist es besser, eine weiter gefaßte Bestimmung vorzusehen und dabei auch die anderen Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge zu berücksichtigen;

- die Änderung 21, mit der Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 (Artikel 1 Nummer 8 des gemeinsamen Standpunkts) geändert werden soll; dieser Bestimmung zufolge wird die Genehmigung versagt, wenn der beantragte Verkehrsdienst das Bestehen bereits genehmigter Liniendienste unmittelbar gefährden würde. Mit der Änderung soll der Grund für die Versagung der Genehmigung eindeutiger formuliert werden, indem vorgesehen wird, daß die zuständigen Behörden die Genehmigung versagen müssen, wenn der beantragte Verkehrsdienst das wirtschaftliche und finanzielle Gleichgewicht der bereits genehmigten städtischen oder regionalen Liniendienste unmittelbar gefährden würde.

Der Rat weist darauf hin, daß diese Bestimmung im Widerspruch zur Änderung 11 steht, in der vorgesehen ist, daß der Linienverkehr im Rahmen von Stadt-, Vorort- und Regionaldiensten vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen ist;

- einen Teil der Änderung 24. Wie bereits oben dargelegt, berücksichtigt der Rat den Teil dieser Änderung, der sich darauf bezieht, daß die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Ergebnisse der Durchführung der vorliegenden Verordnung Bericht erstattet; dabei vertritt er jedoch die Auffassung, daß dieser Bericht nicht bis 1. Juli 1998 vorgelegt werden kann, da die Verordnung voraussichtlich lediglich ein Jahr vorher angenommen wird. Ferner ist es nach Auffassung des Rates nicht angezeigt, die Kommission, wie in der Änderung vorgesehen, darum zu ersuchen, daß sie bis zu einem bestimmten Zeitpunkt einen neuen Verordnungsvorschlag im Hinblick auf die spätere Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnung vorlegt, da der gemeinsame Standpunkt bereits eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 vorsieht;
- die Änderung 25, wonach der 30. Juni 1997 als letztmöglicher Termin für den Beginn der Anwendung der Verordnung vorgesehen wird.

Wie unter Abschnitt III Buchstabe f) dargelegt, sollten die Mitgliedstaaten nach Auffassung des Rates ab dem Inkrafttreten der Verordnung für den Erlaß der für die Durchführung der Verordnung notwendigen Maßnahmen über eine Frist von zwölf Monaten und für den Erlaß der Maßnahmen betreffend die Gemeinschaftslizenz über eine Frist von achtzehn Monaten verfügen.

---

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 22/97

vom Rat festgelegt am 14. April 1997

im Hinblick auf den Erlaß der Verordnung (EG) Nr. .../97 des Rates vom ... über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

(97/C 164/02)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags<sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind<sup>(4)</sup> wurde durch das Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juni 1994 für nichtig erklärt<sup>(5)</sup>.
- (2) Die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erstreckt sich nach Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b) des Vertrages unter anderem darauf, die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen.
- (3) Die genannte Bestimmung beinhaltet die Beseitigung aller Beschränkungen für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder der Tatsache, daß sie in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.
- (4) Für diese Erbringer von Dienstleistungen müssen gleichartige Regelungen gelten, damit ungleiche

Wettbewerbsbedingungen aufgrund der Staatsangehörigkeit und des Niederlassungsmitgliedstaats beseitigt werden und so die allmähliche Angleichung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften gefördert wird.

- (5) Die Begriffsbestimmungen für die einzelnen Arten des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen müssen die gleichen sein, wie sie im Rahmen der grenzüberschreitenden Beförderung festgelegt wurden.
- (6) Es ist dafür Sorge zu tragen, daß nichtansässige Verkehrsunternehmer zu bestimmten Formen des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen Zugang erhalten, wobei den besonderen Merkmalen jeder einzelnen Verkehrsart Rechnung zu tragen ist.
- (7) Es empfiehlt sich, die Vorschriften für die Kabotagebeförderung festzulegen.
- (8) Die Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen<sup>(6)</sup> gilt für den Fall, daß die Verkehrsunternehmer Arbeitnehmer, mit denen ein Arbeitsverhältnis besteht, für die Erbringung von Sonderformen des Linienverkehrs von dem Mitgliedstaat entsenden, in dem sie normalerweise arbeiten.
- (9) Was den Linienverkehr betrifft, so sind unter bestimmten Voraussetzungen und insbesondere unter Anwendung der Rechtsvorschriften des Aufnahmestaats lediglich diejenigen Beförderungen im Linienverkehr zur Kabotage zuzulassen, die im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs unter Ausschluß des Stadt- oder Vorortlinienverkehrs erfolgen.
- (10) Es müssen Bestimmungen erlassen werden, wonach bei einer ersten Störung in den Markt der betreffenden Verkehrsunternehmer eingegriffen werden kann.
- (11) Es ist ein beratender Ausschuß einzusetzen, der die Kommission bei der Erstellung der Dokumente über die Kabotage im Gelegenheitsverkehr unterstützen und sie in bezug auf Schutzmaßnahmen beraten soll.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 60 vom 29. 2. 1996, S. 10.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme vom 25. September 1996 (AbI. Nr. C 30 vom 30. 1. 1997, S. 40).

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 28. November 1996 (AbI. Nr. C 380 vom 16. 12. 1996, S. 35), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. April 1997 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 251 vom 29. 8. 1992, S. 1.

<sup>(5)</sup> Urteil vom 1. Juni 1994, Rechtssache C-388/92, Europäisches Parlament/Rat (Slg. 1994, S. I-2081).

<sup>(6)</sup> ABl. Nr. L 18 vom 21. 1. 1997, S. 1.

- (12) Die Mitgliedstaaten sollten sich im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung, insbesondere im Bereich der Ahndung von Verstößen, gegenseitig Amtshilfe leisten.
- (13) Es obliegt den Mitgliedstaaten, die zur Anwendung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen zu treffen.
- (14) Die Anwendung dieser Verordnung ist auf der Grundlage eines von der Kommission zu erstellenden Berichts zu verfolgen.
- (15) Im genannten Urteil des Gerichtshofs, mit dem die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 für nichtig erklärt wurde, wurde entschieden, daß die Wirkungen der Verordnung aufrecht erhalten werden, bis der Rat in diesem Bereich eine neue Regelung erlassen hat. Die vorliegende Verordnung wird erst 18 Monate nach ihrem Inkrafttreten zur Anwendung gelangen. Dementsprechend ist davon auszugehen, daß die Wirkungen der für nichtig erklärten Verordnung bis zum Beginn der vollständigen Anwendung der vorliegenden Verordnung aufrecht erhalten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Jeder gewerbliche Personenkraftverkehrsunternehmer, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3a der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen<sup>(1)</sup> ist, wird unter den in der vorliegenden Verordnung festgesetzten Voraussetzungen und ohne Diskriminierung aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes zur zeitweiligen innerstaatlichen Personenbeförderung in einem anderen Mitgliedstaat, nachstehend „Aufnahmemitgliedstaat“ genannt, zugelassen, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen zu müssen.

Diese innerstaatliche Beförderung wird nachstehend „Kabotagebeförderung“ genannt.

#### Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Linienverkehr“ die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Buchungspflicht für jedermann zugänglich.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 74 vom 20. 3. 1992, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. .../97 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

Die Regelmäßigkeit des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, daß die Betriebsbedingungen des Linienverkehrs angepaßt werden;

2. „Sonderform des Linienverkehrs“ der Linienverkehr für bestimmte Gruppen von Fahrgästen, unter Ausschluß anderer Fahrgäste, auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei die Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können.

Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere:

- a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte;
- b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt;
- c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.

Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepaßt wird;

3. „Gelegenheitsverkehr“ die Verkehrsdienste, die nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs entsprechen und für die insbesondere kennzeichnend ist, daß auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert werden. Diese Dienste verlieren die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs auch dann nicht, wenn sie mit einer gewissen Häufigkeit durchgeführt werden;
4. „Fahrzeuge“ die Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern.

#### Artikel 3

Die Kabotagebeförderung ist für folgende Verkehrsformen zugelassen:

1. die Sonderformen des Linienverkehrs, sofern hierfür ein Vertrag zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer besteht;
2. den Gelegenheitsverkehr;
3. den Linienverkehr, sofern dieser von einem im Aufnahmemitgliedstaat nicht ansässigen Verkehrsunternehmer im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates durchgeführt wird.

Die Kabotagebeförderung darf nicht unabhängig von diesem grenzüberschreitenden Verkehrsdienst durchgeführt werden.

Stadt- und Vorortdienste sind vom Geltungsbereich dieser Nummer ausgeschlossen. Der Ausdruck „Stadt-

und Vorortverkehrsdienste“ bezeichnet Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland befriedigen.

#### Artikel 4

(1) Vorbehaltlich der Anwendung der Gemeinschaftsregelung unterliegt die Durchführung der Kabotagebeförderung nach Artikel 3 den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in folgenden Bereichen:

- a) für den Beförderungsvertrag geltende Preise und Bedingungen;
- b) Fahrzeuggewichte und -abmessungen; diese Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden Gewichte und Abmessungen, keinesfalls aber die in der Konformitätsbescheinigung vermerkten technischen Normen überschreiten;
- c) Vorschriften für die Beförderung bestimmter Personengruppen, und zwar Schüler, Kinder und Körperbehinderte;
- d) Lenk- und Ruhezeiten;
- e) Mehrwertsteuer (MWSt) auf die Beförderungsdienstleistungen. Dabei gelten für Leistungen gemäß Artikel 1 dieser Verordnung die Bestimmungen des Artikels 21 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern — Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage<sup>(1)</sup>.

(2) Für die Durchführung der Kabotagebeförderung bei den Diensten gemäß Artikel 3 Nummer 3 gelten vorbehaltlich der Anwendung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften die Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats über die Erteilung der Genehmigungen, die Ausschreibungsverfahren, die zu bedienenden Verbindungen, die Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs sowie über die Streckenführung.

(3) Für die bei der Kabotagebeförderung eingesetzten Fahrzeuge gelten dieselben technischen Bau- und Ausrüstungsnormen wie für die zum grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Fahrzeuge.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten einzelstaatlichen Vorschriften werden von den Mitgliedstaaten auf die nichtansässigen Verkehrsunternehmer unter denselben Bedingungen wie gegenüber ihren eigenen Staatsangehörigen angewandt, damit jede offenkundige oder versteckte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts tatsächlich ausgeschlossen ist.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 145 vom 13. 6. 1977, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/680/EWG (AbI. Nr. L 376 vom 31. 12. 1991, S. 1).

(5) Wird festgestellt, daß aufgrund der Erfahrungen das Verzeichnis der in Absatz 1 genannten Bereiche, in denen die Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats gelten, zu ändern ist, so beschließt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission.

#### Artikel 5

Die Gemeinschaftslizenz oder eine beglaubigte Abschrift ist im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

#### Artikel 6

(1) Bei Kabotagebeförderung im Gelegenheitsverkehr ist im Fahrzeug ein Kontrollpapier, das Fahrtenblatt, mitzuführen, das den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen ist.

(2) Das Fahrtenblatt, dessen Muster von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 festgelegt wird, muß folgende Angaben enthalten:

- a) Ausgangs- und Bestimmungsort des Verkehrsdienstes;
- b) Zeitpunkt des Beginns und der Beendigung des Verkehrsdienstes.

(3) Die Fahrtenblätter werden in Heften ausgegeben, die einen amtlichen Vermerk der zuständigen Behörde oder Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats tragen. Das Muster des Fahrtenblatthefts wird von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 festgelegt.

(4) Bei den Sonderformen des Linienverkehrs gilt der Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Veranstalter des Verkehrsdienstes oder eine beglaubigte Abschrift des Vertrags als Kontrollpapier.

Das Fahrtenblatt wird jedoch in Form einer monatlichen Aufstellung ausgefüllt.

(5) Die verwendeten Fahrtenblätter sind an die zuständige Behörde oder Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß den von dieser festzulegenden Bedingungen zurückzusenden.

#### Artikel 7

(1) Die zuständige Behörde oder Stelle eines jeden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission nach jedem Vierteljahr innerhalb einer Frist von drei Monaten, die die Kommission im Fall des Artikels 9 auf einen Monat verkürzen kann, die Angaben über die in dem betreffenden Vierteljahr von den ansässigen Verkehrsunternehmern als Sonderformen des Linienverkehrs oder als Gelegenheitsverkehr durchgeführten Kabotagefahrten.

Diese Mitteilung erfolgt mittels einer Übersicht nach dem Muster, das die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 festlegt.

(2) Die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats übermittelt der Kommission einmal jährlich eine statistische Übersicht über die Zahl der Genehmigungen für Kabotagedienste, die als Linienverkehr nach Artikel 3 Nummer 3 durchgeführt werden.

(3) Die Kommission legt den Mitgliedstaaten umgehend zusammenfassende Übersichten vor, die sie anhand der ihr gemäß Absatz 1 übermittelten Angaben erstellt.

#### Artikel 8

Wird auf das Verfahren dieses Artikels verwiesen, so wird die Kommission von dem beratenden Ausschuß nach Artikel 10 unterstützt.

Der Vertreter der Kommission legt dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen vor. Der Ausschuß gibt — gegebenenfalls nach Abstimmung — seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festlegen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

#### Artikel 9

(1) Im Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen Gebiets, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, kann sich jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat macht der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer zu treffen gedenkt.

(2) Im Sinne des Absatzes 1 bezeichnet der Ausdruck

— „ernste Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen Gebiets“ das Auftreten spezifischer Probleme auf diesem Markt, die zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können, der das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Unternehmen im Personenkraftverkehr gefährden würde;

— „geographisches Gebiet“ ein Gebiet, das das gesamte Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon umfaßt oder sich auf das gesamte Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten oder auf einen Teil davon erstreckt.

(3) Die Kommission prüft den Fall und entscheidet nach Anhörung des in Artikel 10 genannten beratenden Ausschusses innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.

Die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen bleiben höchstens sechs Monate in Kraft; ihre Geltungsdauer kann einmal um höchstens sechs Monate verlängert werden.

Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten und dem Rat die gemäß diesem Absatz getroffenen Entscheidungen unverzüglich mit.

(4) Beschließt die Kommission Schutzmaßnahmen, die einen oder mehrere Mitgliedstaaten betreffen, so sind die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten gehalten, Maßnahmen gleicher Wirkung bezüglich der in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer zu ergreifen; sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Diese Maßnahmen werden spätestens ab demselben Tag wie die von der Kommission beschlossenen Schutzmaßnahmen angewandt.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat mit der Entscheidung der Kommission nach Absatz 3 befassen, und zwar binnen 30 Tagen nach der Mitteilung dieser Entscheidung.

Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit innerhalb von 30 Tagen nach dem Zeitpunkt, zu dem er von einem Mitgliedstaat befaßt wurde oder — bei Befassung durch mehrere Mitgliedstaaten — ab dem Zeitpunkt der ersten Befassung einen anderslautenden Beschluß fassen.

Für den Beschluß des Rates gelten die Gültigkeitsbegrenzungen nach Absatz 3 Unterabsatz 2.

Die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten sind gehalten, Maßnahmen gleicher Wirkung gegenüber den in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern zu ergreifen; sie setzen die Kommission hiervon in Kenntnis.

Beschließt der Rat innerhalb der in Unterabsatz 2 genannten Frist nicht, so wird die Entscheidung der Kommission endgültig.

(6) Ist die Kommission der Auffassung, daß die Geltungsdauer der nach Absatz 3 getroffenen Maßnahmen verlängert werden muß, so unterbreitet sie dem Rat einen Vorschlag; der Rat beschließt hierüber mit qualifizierter Mehrheit.

#### Artikel 10

(1) Die Kommission wird von einem beratenden Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Ausschuß, der nach den Verfahren des Artikels 8 tätig wird, unterstützt die Kommission bei der Erstellung der Muster für die Fahrtenblätter, die Fahrtenblätterhefte und die Übersichten im Sinne der Artikel 6 und 7.

(2) Aufgabe des Ausschusses ist außerdem die Beratung der Kommission

— bei einem Antrag eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 9 Absatz 1;

— bei den zur Behebung der ernststen Marktstörung bestimmten Maßnahmen nach Artikel 9, insbesondere hinsichtlich der praktischen Durchführung dieser Maßnahmen.

(3) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe bei der Anwendung dieser Verordnung.

(2) Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung kann der Aufnahmemitgliedstaat gegen einen nicht-ansässigen Verkehrsunternehmer, der anlässlich einer Kabotagebeförderung in seinem Hoheitsgebiet gegen diese Verordnung oder gegen gemeinschaftliche oder einzelstaatliche Verkehrsvorschriften verstoßen hat, Sanktionen verhängen.

Diese Sanktionen werden unter Ausschluß jeder Diskriminierung gemäß Absatz 3 verhängt.

(3) Die in Absatz 2 genannten Sanktionen können insbesondere in einer Verwarnung oder, bei schweren oder wiederholten geringfügigen Verstößen, in einem zeitweiligen Verbot von Kabotagebeförderungen in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

Bei Vorlage einer gefälschten Gemeinschaftslizenz, einer gefälschten Genehmigung oder einer gefälschten beglaubigten Abschrift wird diese sofort eingezogen und gegebenenfalls baldmöglichst der zuständigen Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers übermittelt.

(4) Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats unterrichten die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats über die festgestellten Verstöße und die gegen den Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen; bei schweren oder wiederholten geringfügigen Verstößen können sie bei dieser Unterrichtung die Verhängung einer Sanktion beantragen.

Bei schweren oder wiederholten geringfügigen Verstößen prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob eine angemessene Sanktion gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer angewandt werden sollte; sie berücksichtigen dabei eine möglicherweise im

Aufnahmemitgliedstaat verhängte Sanktion und vergewissern sich, daß die gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem Verstoß oder den Verstößen stehen.

Die von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats nach Anhörung der zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats verhängte Sanktion kann auch den Entzug der Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers umfassen.

Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats können ferner den betreffenden Verkehrsunternehmer in Anwendung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor eine zuständige nationale Instanz laden.

Sie unterrichten die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats über die gemäß diesem Absatz getroffenen Entscheidungen.

#### Artikel 12

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß die Verkehrsunternehmer die Möglichkeit haben, Rechtsmittel gegen jede gegen sie verhängte verwaltungsrechtliche Sanktion einzulegen.

#### Artikel 13

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 31. Dezember 1999 Bericht über die Anwendung dieser Verordnung, insbesondere über die Auswirkungen der Kabotagebeförderung auf den innerstaatlichen Verkehrsmarkt.

#### Artikel 14

Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung. Sie teilen sie der Kommission mit.

#### Artikel 15

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab ... (\*).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

(\*) 18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung.

## BEGRÜNDUNG DES RATES

### I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 15. Januar 1996 einen auf Artikel 75 des EG-Vertrags gestützten Vorschlag für eine Verordnung über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, übermittelt<sup>(1)</sup>.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme am 28. November 1996 abgegeben<sup>(2)</sup>; der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 25. September 1996 Stellung genommen<sup>(3)</sup>.

Aufgrund der Stellungnahme des Europäischen Parlaments hat die Kommission dem Rat am 28. Februar 1997 einen geänderten Vorschlag<sup>(4)</sup> übermittelt.

Der Rat hat am 14. April 1997 seinen gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 189c des Vertrags festgelegt.

### II. ZWECK DES VORSCHLAGS

Der geänderte Vorschlag der Kommission zielt auf die Ersetzung und Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 vom 23. Juli 1992<sup>(5)</sup> ab, die der Gerichtshof in seinem Urteil vom 1. Juni 1994 in der Rechtssache C-388/92 (Europäisches Parlament gegen Rat)<sup>(6)</sup> für nichtig erklärt hat.

Um den mit der Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 angestrebten Liberalisierungsgrad nicht in Frage zu stellen, hat der Gerichtshof entschieden, daß die Wirkungen der für nichtig erklärten Verordnung aufrecht erhalten werden, „bis der Rat nach Anhörung des Parlaments in diesem Bereich eine neue Regelung erlassen hat“.

In dem geänderten Vorschlag wird der Inhalt der für nichtig erklärten Verordnung weitgehend übernommen, deren Anwendungsbereich aber auch ausgeweitet.

Er zielt nämlich darauf ab, bestimmte in dieser Verordnung noch bestehende Beschränkungen für Sonderformen des Linienverkehrs aufzuheben, sowie unter bestimmten Bedingungen die Kabotage für bestimmte Liniendienste einzuführen. Die Kommission weist darauf hin, daß sie auf diese Weise auf Kabotagedienste im Personenkraftverkehr den Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit anwenden möchte, der die Beseitigung jeglicher Beschränkung gegenüber dem Dienstleistungserbringer aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder des Umstands bedeutet, daß dieser in einem anderen Mitgliedstaat als dem ansässig ist, in dem die Leistung erbracht werden soll.

Die Kommission, die sich dem gemeinsamen Standpunkt des Rates angeschlossen hat, hat ihren Vorschlag entsprechend geändert.

### III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der gemeinsame Standpunkt des Rates sieht insbesondere folgendes vor:

- a) *in Artikel 3 Absatz 3* die Einführung der Kabotage für Liniendienste, die ein in dem betreffenden Mitgliedstaat nicht ansässiger Verkehrsunternehmer im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes durchführt, sowie den Ausschluß der Stadt- und Vorortdienste aus dem Geltungsbereich dieser Bestimmung;

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 60 vom 29. 2. 1996, S. 10.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 380 vom 16. 12. 1996, S. 35.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. C 30 vom 30. 1. 1997, S. 40.

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. C 124 vom 21. 4. 1997, S. 73.

<sup>(5)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. Nr. L 251 vom 29. 8. 1992, S. 1).

<sup>(6)</sup> Slg. Teil I von 1994, S. 2081.

- b) *in Artikel 4 Absatz 2* die Bestimmung, daß für die Kabotage-Verkehrsdienste gemäß Artikel 3 Absatz 3 die Rechtsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats gelten;
- c) *in Artikel 10 Absatz 1* die Einsetzung eines beratenden Ausschusses, der die Kommission nach dem Verfahren I des „Komitologie“-Beschlusses (Artikel 8) bei der Festlegung des Musters des Fahrtenblatts (Artikel 6 Absatz 2), des Musters des Fahrtenblatthefts (Artikel 6 Absatz 3) und des Musters der statistischen Übersicht (Artikel 7 Absatz 1) unterstützen soll.

Im achten Erwägungsgrund wird in dem gemeinsamen Standpunkt darauf hingewiesen, daß die Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen<sup>(1)</sup> für den Fall gilt, daß die Verkehrsunternehmer Arbeitnehmer, mit denen ein Arbeitsverhältnis besteht, für die Erbringung von Sonderformen des Linienverkehrs von dem Mitgliedstaat entsenden, in dem sie normalerweise arbeiten.

#### IV. ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

##### 1. Vom Rat berücksichtigte und von der Kommission übernommene Änderungen des Europäischen Parlaments

Der Rat hat folgende Änderungen des Europäischen Parlaments inhaltlich berücksichtigt oder auch im Wortlaut übernommen:

- *Änderung 1*, die auf die Aufnahme eines neuen Erwägungsgrundes über die allmähliche Angleichung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften in die Verordnung abzielt; sie erscheint als 4. Erwägungsgrund des gemeinsamen Standpunkts;
- *Änderung 14*, die auf die Streichung des Artikels 4 des ursprünglichen Kommissionsvorschlages abzielt, in dem die rechtliche Regelung für die Kabotagebeförderungen im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes im Sinne des Artikels 3 Absatz 3 des gemeinsamen Standpunkts vorgesehen ist. Diese Beförderungen unterliegen nämlich gemäß Artikel 4 Absatz 2 des gemeinsamen Standpunkts hinsichtlich der Genehmigungen, der Ausschreibungsverfahren, der zu bedienenden Verbindungen, der Regelmäßigkeit, der Beständigkeit, der Häufigkeit und der Streckenführung den im Aufnahmemitgliedstaat geltenden Bestimmungen;
- *den Teil der Änderung 16*, der vorsieht, daß die Kommission über die Durchführung dieser Verordnung nicht nur dem Rat, sondern auch dem Europäischen Parlament Bericht erstattet; diese Bestimmung wurde in Artikel 13 des gemeinsamen Standpunkts aufgenommen.

##### 2. Vom Rat nicht berücksichtigte und von der Kommission nicht übernommene Änderungen des Europäischen Parlaments

Nicht berücksichtigt wurden vom Rat folgende Änderungen:

- *Änderungen 2 und 3*, die die Aufnahme von zwei Erwägungsgründen in die Verordnung vorsehen, wobei mit dem einen die Gefahr vermieden werden sollte, daß fünfzehn verschiedene einzelstaatliche Kabotageregelungen bestehen, und mit dem anderen auf den Parallelismus zwischen der Liberalisierung und der schrittweisen Harmonisierung im Personenkraftverkehr hingewiesen werden sollte.

Nach Auffassung des Rates sind diese Ziele bereits in anderen Erwägungsgründen und im verfügbaren Teil des gemeinsamen Standpunkts berücksichtigt;

- *Änderung 4*, die auf die Aufnahme eines neuen Erwägungsgrundes betreffend die Optimierung des Auslassungsgrades der Fahrzeuge in die Verordnung abzielt.

Der Rat ist der Auffassung, daß diese Änderung angesichts des Zwecks der Verordnung gegenstandslos ist;

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 18 vom 21. 1. 1997, S. 1.

- *Änderung 5*, die die Aufnahme eines Erwägungsgrundes in die Verordnung vorsieht, wonach der Benutzer die freie Wahl des Verkehrsträgers haben soll, sofern eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik, nämlich die Verringerung des Straßenverkehrsaufkommens, beachtet wird.

Der Rat weist darauf hin, daß die Verringerung des Verkehrsaufkommens bei der Personenbeförderung mit Kraftomnibussen nicht zu den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik gehört;

- *Änderung 6*, die auf die Aufnahme eines Erwägungsgrundes über die uneingeschränkte Zugänglichkeit von Linienbussen in die Verordnung abzielt.

Nach Auffassung des Rates handelt es sich hier um eine Frage, die im Rahmen spezifischer Gemeinschaftsvorschriften zu regeln ist;

- *Änderung 7*, die auf die Aufnahme eines Erwägungsgrundes in die Verordnung abzielt, in dem auf die Absichten der Kommission hinsichtlich der Ausweitung des Anwendungsbereiches der Verordnung hingewiesen wird.

Nach Auffassung des Rates ist es nicht angebracht, einen solchen Hinweis in die Verordnung aufzunehmen;

- *die Änderungen 8 und 9*, die auf die Aufnahme von zwei neuen Erwägungsgründen in die Verordnung abzielen; nach dem einen sollen dieselben Regeln für die Kabotagedienstleistungen gelten, gleich ob die Dienstleistung von einem im Aufnahmemitgliedstaat ansässigen Unternehmen oder von einem nicht ansässigen Unternehmen erbracht wird, während der andere die Harmonisierung der für die Kabotageunternehmen geltenden Regelungen betrifft.

Der Rat bemerkt, daß diese Änderungen nicht mehr erforderlich sind, da sich der gemeinsame Standpunkt darauf beschränkt, die Kabotage für den Linienverkehr im Rahmen von grenzüberschreitenden Linienverkehrsdiensten einzuführen, und da solche Kabotagebeförderungen den innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats unterliegen (siehe Artikel 4 Absatz 2 des gemeinsamen Standpunkts);

- *Änderung 10*, die auf die Aufnahme eines neuen Erwägungsgrundes in die Verordnung abzielt, in dem empfohlen wird, daß die Unternehmen, die Kabotagebeförderungen durchführen, einen Vertreter auf dem Gebiet des Aufnahmemitgliedstaats haben bzw. benennen.

Nach Auffassung des Rates ist diese Bestimmung mit der Dienstleistungsfreiheit unvereinbar;

- *Änderung 11*, die darauf abzielt, daß in Artikel 1 präzisiert wird, daß der Niederlassungsmitgliedstaat der Staat ist, in dem sich der Mittelpunkt der Tätigkeit des Unternehmers oder dessen Unternehmenssitz befindet.

Nach Auffassung des Rates genügt es, von dem Verkehrsunternehmer zur Erfüllung dieser Bedingung für den Marktzugang zu verlangen, daß er Inhaber der gemeinschaftlichen Genehmigung gemäß Verordnung (EWG) Nr. 684/92 in ihrer geänderten Fassung (die Änderungsverordnung wird im gleichen Amtsblatt wie die vorliegende Verordnung veröffentlicht) ist;

- *Änderung 12*, die auf die Erweiterung der in Artikel 2 Absatz 2 enthaltenen Definition der „Sonderformen des Linienverkehrs“ abzielt.

Der Rat weist darauf hin, daß diese Definition identisch ist mit der Definition in der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 in ihrer geänderten Fassung (siehe oben), denn es empfiehlt sich, daß die Begriffsbestimmungen für die verschiedenen Formen der Beförderung in Kraftomnibussen die gleichen sind wie die im Rahmen des internationalen Verkehrs verwendeten Definitionen;

- *der Teil der Änderung 13*, der darauf abzielt, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung nicht nur Stadt- und Vorort-Liniendienste auszuschließen, wie es im gemeinsamen Standpunkt vorgesehen ist, sondern auch Regionalverkehrsdienste bis zur Harmonisierung der Anforderungen hinsichtlich der Konzessionen für Verkehrsleistungen aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei der Kabotage beim Personenkraftverkehr.

Der Rat ist der Auffassung, daß bei einem Ausschluß der Regionalverkehrsdienste aus der Kabotage das mit der Verordnung angestrebte Ziel erheblich abgeschwächt würde;

- *der Teil der Änderung 13*, der darauf abzielt, aus der Kabotage in Verbindung mit bestimmten grenzüberschreitenden Liniendiensten bestimmte geographische Gebiete auszuschließen, die bereits von gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften erfaßt werden.

Der Rat ist der Auffassung, daß diese Bestimmung zu restriktiv wäre und das Problem übermäßiger Kontrolle mit sich brächte;

- *Änderung 15*, nach der die Kommission nicht nur dem Rat, sondern auch dem Europäischen Parlament sämtliche statistischen Angaben über die Durchführung der von dieser Verordnung erfaßten Kabotagebeförderungen zu übermitteln hätte.

Der Rat weist darauf hin, daß der Bericht über die Anwendung dieser Verordnung, den die Kommission gemäß Artikel 13 des gemeinsamen Standpunkts zu erstatten hat, auf der Grundlage dieser statistischen Angaben erstellt werden wird;

- *der Teil der Änderung 16*, der auf die Aufnahme eines Absatzes in Artikel 13 abzielt, wonach die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 31. Dezember 1996 einen Bericht über die Ergebnisse der Anwendung der vom Gerichtshof für nichtig erklärten Verordnung und das Funktionieren der Liniendienste in den Mitgliedstaaten zu erstatten hätte.

Der Rat ist unabhängig davon, daß der genannte Zeitpunkt bereits überschritten ist, der Auffassung, daß die Vorlage eines solchen Berichts durch die Kommission nicht erforderlich ist;

- *der Teil der Änderung 16*, der darauf abzielt, daß sich der Bericht der Kommission gemäß Artikel 13 des gemeinsamen Standpunkts auch auf die Zweckmäßigkeit einer Erweiterung des Anwendungsbereichs der Verordnung und die etwaige Vorlage eines auf der Grundlage der Schlußfolgerungen des Berichts erstellten Vorschlags der Kommission erstreckt.

Nach Auffassung des Rates wäre es nicht zweckmäßig, die Kommission um die Vorlage eines solchen Vorschlags zu ersuchen, da der gemeinsame Standpunkt bereits eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der in diesem Bereich bisher angewandten Gemeinschaftsregelung umfaßt.

---

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 23/97

vom Rat festgelegt am 14. April 1997

im Hinblick auf den Erlaß der Verordnung (EG) Nr. .../97 des Rates vom ... über den Ausbau der haushaltspolitischen Überwachung und der Überwachung und Koordinierung der Wirtschaftspolitiken

(97/C 164/03)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 103 Absatz 5,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags<sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Stabilitäts- und Wachstumspakt beruht auf dem Ziel einer gesunden öffentlichen Finanzlage als Mittel zur Verbesserung der Voraussetzungen für Preisstabilität und ein solides, dauerhaftes Wachstum, das der Schaffung von Arbeitsplätzen förderlich ist.
- (2) Der Stabilitäts- und Wachstumspakt besteht aus der vorliegenden Verordnung mit dem Ziel des Ausbaus der haushaltspolitischen Überwachung und der Überwachung und Koordinierung der Wirtschaftspolitiken, der Verordnung (EG) Nr. ... des Rates<sup>(3)</sup> mit dem Ziel einer Beschleunigung und Klärung des Verfahrens bei einem übermäßigen Defizit und der Entschließung des Europäischen Rates vom 17. Juni 1997 über den Stabilitäts- und Wachstumspakt<sup>(4)</sup>, in der sich die Mitgliedstaaten, der Rat und die Kommission auf feste politische Vorgaben geeinigt haben, damit der Vertrag und der Stabilitäts- und Wachstumspakt strikt und fristgerecht umgesetzt werden können.
- (3) In der dritten Stufe der Wirtschafts- und Währungsunion (WWU) besteht für die Mitgliedstaaten nach Artikel 104c eine klare Verpflichtung aufgrund des Vertrags zur Vermeidung übermäßiger öffentlicher Defizite. Nach Nummer 5 des dem Vertrag beigefügten Protokolls Nr. 11 über einige Bestimmungen betreffend das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland erst, wenn es in die dritte Stufe eintritt. Die Verpflichtung nach Artikel 109e

Absatz 4, sich um eine Vermeidung übermäßiger öffentlicher Defizite zu bemühen, gilt für das Vereinigte Königreich weiterhin.

- (4) Indem die Mitgliedstaaten an dem mittelfristigen Ziel eines nahezu ausgeglichenen Haushalts oder eines Haushaltsüberschusses festhalten, wozu sich alle Mitgliedstaaten gemäß der genannten Entschließung des Europäischen Rates über den Stabilitäts- und Wachstumspakt verpflichtet haben, können sie normale Konjunkturschwankungen bewältigen und zugleich bewirken, daß das Defizit des öffentlichen Haushalts innerhalb des Referenzwerts von 3 % des BIP gehalten wird.
- (5) Das Verfahren der multilateralen Überwachung nach Artikel 103 Absätze 3 und 4 sollte durch ein Frühwarnsystem ergänzt werden, in dessen Rahmen der Rat einen Mitgliedstaat frühzeitig darauf aufmerksam macht, daß die erforderlichen Maßnahmen zur Korrektur des Haushalts ergriffen werden müssen, damit kein übermäßiges öffentliches Defizit entsteht. Im Einklang mit der vorgenannten Entschließung des Europäischen Rates über den Stabilitäts- und Wachstumspakt haben sich alle Mitgliedstaaten verpflichtet, die ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen zur Korrektur des Haushalts zu ergreifen, um die Ziele ihrer Stabilitäts- und Konvergenzprogramme zu erreichen, sobald ihnen Informationen vorliegen, wonach erhebliche Abweichungen von den mittelfristigen Haushaltszielen bereits eingetreten oder zu erwarten sind.
- (6) Das Verfahren der multilateralen Überwachung nach Artikel 103 Absätze 3 und 4 sollte weiterhin zur Beobachtung der ganzen Breite der wirtschaftlichen Entwicklung in den einzelnen Mitgliedstaaten und in der Gemeinschaft insgesamt sowie der Vereinbarkeit der Wirtschaftspolitik mit den wirtschaftspolitischen Grundzügen gemäß Artikel 103 Absatz 2 benutzt werden. Für die Beobachtung dieser Entwicklung ist die Vorlage von Informationen in Form von Stabilitäts- und Konvergenzprogrammen angezeigt.
- (7) An die wertvollen Erfahrungen aus den ersten beiden Stufen der Wirtschafts- und Währungsunion mit Konvergenzprogrammen ist anzuknüpfen.
- (8) Die Mitgliedstaaten, die die einheitliche Währung einführen, nachstehend „teilnehmende Mitglied-

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 368 vom 6. 12. 1996, S. 9.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 28. November 1996 (ABl. Nr. C 380 vom 16. 12. 1996, S. 28), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. April 1997 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(3)</sup> Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

<sup>(4)</sup> Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

staaten“ genannt, werden nach Artikel 109j einen hohen Grad an dauerhafter Konvergenz und insbesondere eine auf Dauer tragbare Finanzlage der öffentlichen Hand erreicht haben. Die Wahrung einer gesunden Finanzlage in den genannten Mitgliedstaaten ist erforderlich, um die Preisstabilität zu fördern und die Bedingungen für anhaltendes Wachstum von Produktion und Beschäftigung zu verbessern. Es ist notwendig, daß die teilnehmenden Mitgliedstaaten mittelfristige Programme, nachstehend „Stabilitätsprogramme“ genannt, vorlegen. Darüber hinaus müssen die wichtigsten Angaben, die derartige Programme zu enthalten haben, festgelegt werden.

male der Wirtschaft eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigen.

- (9) Die Mitgliedstaaten, die die einheitliche Währung nicht einführen, nachstehend „nicht teilnehmende Mitgliedstaaten“ genannt, sind weiterhin zu einer Politik verpflichtet, die auf einen hohen Grad an dauerhafter Konvergenz abzielt. Diese Mitgliedstaaten müssen mittelfristige Programme, nachstehend „Konvergenzprogramme“ genannt, vorlegen. Die wichtigsten Angaben, die derartige Konvergenzprogramme zu enthalten haben, müssen festgelegt werden.
- (10) Für die Währungen der nicht teilnehmenden Mitgliedstaaten, die dem neuen Wechselkursmechanismus, nachstehend „WKM2“<sup>(1)</sup> genannt, beitreten, wird es einen Leitkurs gegenüber dem Euro geben, womit ein Bezugspunkt geschaffen wird, der beurteilen hilft, ob ihre Politiken angemessen sind. Die Mitgliedstaaten, die sich außerhalb des WKM2 befinden, werden nichtsdestoweniger, um eine angemessene Überwachung im Rat zu ermöglichen, entsprechende Politiken in ihren stabilitätsorientierten Konvergenzprogrammen vorlegen, damit Verzerrungen der realen Wechselkurse und übermäßige Schwankungen der nominalen Wechselkurse vermieden werden.
- (11) Voraussetzung für auf Dauer stabile Wechselkurse ist die anhaltende Konvergenz der wirtschaftlichen Eckdaten.
- (12) Für die Vorlage von Stabilitätsprogrammen und Konvergenzprogrammen und deren aktualisierten Fassungen muß ein Zeitplan festgesetzt werden.
- (13) Im Interesse der Transparenz und einer wohlinformierten Öffentlichkeit ist es erforderlich, daß die Mitgliedstaaten ihre Stabilitäts- und Konvergenzprogramme veröffentlichen.
- (14) Der Rat sollte bei der Prüfung und Überwachung der Umsetzung der Stabilitäts- und Konvergenzprogramme, vor allem ihrer mittelfristigen Haushaltsziele oder des zielorientierten Anpassungspfads, auf dem diese Ziele erreicht werden sollen, die jeweiligen konjunkturellen und strukturellen Merk-

- (15) In diesem Zusammenhang sollte erheblichen Abweichungen von den Haushaltszielen eines nahezu ausgeglichenen Haushalts oder eines Überschusses besondere Aufmerksamkeit gelten. Damit ein öffentliches Defizit in einem Mitgliedstaat nicht übermäßig wird, sollte der Rat frühzeitig eine Warnung an diesen richten. Bei einem anhaltenden Abweichen vom vorgegebenen Haushaltsziel sollte der Rat seine Empfehlung verschärfen und veröffentlichen. An nicht teilnehmende Mitgliedstaaten kann der Rat Empfehlungen für Maßnahmen zur Umsetzung ihrer Konvergenzprogramme richten.
- (16) Sowohl Konvergenz- als auch Stabilitätsprogramme führen zu der Erfüllung der Voraussetzungen für die wirtschaftliche Konvergenz nach Maßgabe des Artikels 104c des Vertrags —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### ABSCHNITT 1

##### Zweck der Verordnung und Begriffsbestimmungen

###### Artikel 1

In dieser Verordnung werden die Regeln für den Inhalt, die Vorlage und die Prüfung der Stabilitätsprogramme und Konvergenzprogramme und für die Beobachtung von deren Umsetzung im Rahmen der multilateralen Überwachung des Rates festgelegt, um das Entstehen übermäßiger öffentlicher Defizite bereits in einem frühen Stadium zu verhindern und die Überwachung und Koordinierung der Wirtschaftspolitik zu fördern.

###### Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung sind „teilnehmende Mitgliedstaaten“ diejenigen Mitgliedstaaten, die die einheitliche Währung nach dem Vertrag einführen, und „nicht teilnehmende Mitgliedstaaten“ diejenigen Mitgliedstaaten, die die einheitliche Währung nicht eingeführt haben.

#### ABSCHNITT 2

##### Stabilitätsprogramme: Eine wesentliche Grundlage für dauerhaftes Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen

###### Artikel 3

- (1) Jeder teilnehmende Mitgliedstaat legt dem Rat und der Kommission die zur regelmäßigen multilateralen

<sup>(1)</sup> Gemäß der Entschließung des Europäischen Rates vom 17. Juni 1997 über einen neuen Wechselkursmechanismus (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

Überwachung im Sinne von Artikel 103 des Vertrags erforderlichen Angaben in Form eines „Stabilitätsprogramms“ vor, das eine wesentliche Grundlage für stabile Preise und für ein solides, dauerhaftes und der Schaffung von Arbeitsplätzen förderliches Wachstum bildet.

(2) Stabilitätsprogramme liefern folgende Angaben:

- a) das mittelfristige Ziel für einen nahezu ausgeglichenen Haushalt oder einen Überschuß sowie den Anpassungspfad in Richtung auf dieses Ziel für den Saldo des öffentlichen Haushalts und die voraussichtliche Entwicklung der öffentlichen Schuldenquote;
- b) die Hauptannahmen über die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung und über wichtige ökonomische Variablen, die für die Umsetzung des Stabilitätsprogramms von Belang sind, wie reales Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP), Beschäftigung und Inflation;
- c) eine Darstellung der haushaltspolitischen und sonstigen wirtschaftspolitischen Maßnahmen, die zur Erreichung der Programmziele unternommen und/oder vorgeschlagen werden, sowie eine Bewertung der quantitativen Haushaltswirkung der wichtigsten haushaltspolitischen Maßnahmen;
- d) eine Untersuchung der Auswirkungen von Änderungen bei den wichtigsten ökonomischen Annahmen auf die Haushalts- und Verschuldenslage.

(3) Die Angaben über die Entwicklung der Überschuß-/Defizitquote des öffentlichen Haushalts und der Schuldenquote sowie die wichtigsten ökonomischen Annahmen im Sinne von Absatz 2 Buchstaben a) und b) sind auf Jahresbasis zu erstellen und beziehen sich neben dem laufenden Jahr und dem Vorjahr auf mindestens die drei folgenden Jahre.

#### Artikel 4

(1) Stabilitätsprogramme sind bis zum 1. März 1999 vorzulegen. Danach sind alljährlich aktualisierte Programme vorzulegen. Ein Mitgliedstaat, der die einheitliche Währung zu einem späteren Zeitpunkt einführt, legt innerhalb von sechs Monaten nach dem Beschluß des Rates über seine Teilnahme an der einheitlichen Währung ein Stabilitätsprogramm vor.

(2) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen ihre Stabilitätsprogramme und aktualisierten Programme.

#### Artikel 5

(1) Auf der Grundlage von Bewertungen durch die Kommission und den Ausschuß nach Artikel 109c des Vertrags prüft der Rat im Rahmen der multilateralen Überwachung nach Artikel 103, ob das mittelfristige Haushaltsziel des Stabilitätsprogramms der Sicherheitsmarge entspricht, deren es zur Verhütung eines übermäßigen Defizits bedarf, ob die ökonomischen Annahmen, auf

denen das Programm beruht, realistisch sind und ob die laufenden und/oder geplanten Maßnahmen ausreichen, um den angestrebten Anpassungspfad in Richtung auf das mittelfristige Haushaltsziel sicherzustellen.

Der Rat prüft ferner, ob die in dem Stabilitätsprogramm enthaltenen Angaben die engere Koordinierung der Wirtschaftspolitik erleichtern und ob die Wirtschaftspolitik des betreffenden Mitgliedstaats mit den „Grundzügen der Wirtschaftspolitik“ vereinbar ist.

(2) Die Prüfung eines Stabilitätsprogramms durch den Rat im Sinne von Absatz 1 erfolgt innerhalb von zwei Monaten nach Vorlage des Programms. Der Rat gibt, auf Empfehlung der Kommission und nach Anhörung des Ausschusses nach Artikel 109c, eine Stellungnahme zu dem Stabilitätsprogramm ab. Gelangt der Rat in Übereinstimmung mit Artikel 103 zu der Auffassung, daß die Ziele und Inhalte eines Programms anspruchsvoller formuliert werden sollten, so richtet er in seiner Stellungnahme eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat, das Programm anzupassen.

(3) Aktualisierte Stabilitätsprogramme werden von dem Ausschuß nach Artikel 109c auf der Grundlage von Bewertungen durch die Kommission geprüft; gegebenenfalls können aktualisierte Programme auch vom Rat gemäß dem Verfahren der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels geprüft werden.

#### Artikel 6

(1) Auf der Grundlage von Angaben der teilnehmenden Mitgliedstaaten sowie Bewertungen durch die Kommission und den Ausschuß nach Artikel 109c des Vertrags verfolgt der Rat im Rahmen der multilateralen Überwachung gemäß Artikel 103 Absatz 3 die Umsetzung der Stabilitätsprogramme, insbesondere um zu ermitteln, ob die Haushaltslage von dem im Stabilitätsprogramm vorgegebenen mittelfristigen Haushaltsziel oder von dem entsprechenden Anpassungspfad erheblich abweicht oder abzuweichen droht.

(2) Stellt der Rat ein erhebliches Abweichen der Haushaltslage von dem mittelfristigen Haushaltsziel oder vom entsprechenden Anpassungspfad fest, so richtet er als frühzeitige Warnung vor dem Entstehen eines übermäßigen Defizits gemäß Artikel 103 Absatz 4 eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat, die notwendigen Anpassungsmaßnahmen zu ergreifen.

(3) Gelangt der Rat aufgrund der Beobachtung der weiteren Entwicklung der Haushaltslage zu der Auffassung, daß deren Abweichen von dem mittelfristigen Haushaltsziel oder vom entsprechenden Anpassungspfad anhält oder sich verstärkt, so richtet er gemäß Artikel 103 Absatz 4 eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, wobei er seine Empfehlung gemäß jenem Artikel veröffentlichen kann.

## ABSCHNITT 3

**Konvergenzprogramme: Eine wesentliche Grundlage für dauerhaftes Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen***Artikel 7*

(1) Jeder nicht teilnehmende Mitgliedstaat legt Rat und Kommission die zur regelmäßigen multilateralen Überwachung im Sinne von Artikel 103 des Vertrags erforderlichen Angaben in Form eines „Konvergenzprogramms“ vor, das eine wesentliche Grundlage für stabile Preise und für ein solides, dauerhaftes und der Schaffung von Arbeitsplätzen förderliches Wachstum bildet.

(2) Konvergenzprogramme liefern folgende Angaben, insbesondere zu den im Zusammenhang mit den Konvergenzkriterien stehenden Variablen:

- a) das mittelfristige Ziel für einen nahezu ausgeglichenen Haushalt oder einen Überschuß sowie den Anpassungspfad in Richtung auf dieses Ziel für den Saldo des öffentlichen Haushalts; die voraussichtliche Entwicklung der öffentlichen Schuldenquote; das mittelfristige geldpolitische Ziel; die Beziehung dieser Ziele zur Preis- und zur Wechselkursstabilität;
- b) die Hauptannahmen über die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung und über wichtige ökonomische Variablen, die für die Umsetzung des Konvergenzprogramms von Belang sind, wie reales BIP-Wachstum, Beschäftigung und Inflation;
- c) eine Darstellung der haushaltspolitischen und sonstigen wirtschaftspolitischen Maßnahmen, die zur Erreichung der Programmziele unternommen und/oder vorgeschlagen werden, sowie eine Bewertung der quantitativen Haushaltswirkung der wichtigsten haushaltspolitischen Maßnahmen;
- d) eine Untersuchung der Auswirkungen von Änderungen bei den wichtigsten ökonomischen Annahmen auf die Haushalts- und Verschuldenslage.

(3) Die Angaben über die Entwicklung der Überschuß-/Defizitquote des öffentlichen Haushalts und der Schuldenquote sowie die wichtigsten ökonomischen Annahmen im Sinne von Absatz 2 Buchstaben a) und b) sind auf Jahresbasis zu erstellen und beziehen sich neben dem laufenden Jahr und dem Vorjahr auf mindestens die drei folgenden Jahre.

*Artikel 8*

(1) Konvergenzprogramme sind bis zum 1. März 1999 vorzulegen. Danach sind alljährlich aktualisierte Programme vorzulegen.

(2) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen ihre Konvergenzprogramme und aktualisierten Programme.

*Artikel 9*

(1) Auf der Grundlage von Bewertungen durch die Kommission und den Ausschuß nach Artikel 109c des

Vertrags prüft der Rat im Rahmen der multilateralen Überwachung nach Artikel 103, ob das mittelfristige Haushaltsziel der Sicherheitsmarge entspricht, deren es zur Verhütung eines übermäßigen Defizits bedarf, ob die ökonomischen Annahmen, auf denen das Programm beruht, realistisch sind und ob die laufenden und geplanten Maßnahmen ausreichen, um den angestrebten Anpassungspfad in Richtung auf das mittelfristige Haushaltsziel sicherzustellen und anhaltende Konvergenz zu erreichen.

Der Rat prüft ferner, ob die in dem Konvergenzprogramm enthaltenen Angaben die engere Koordinierung der Wirtschaftspolitik erleichtern und ob die Wirtschaftspolitik des betreffenden Mitgliedstaats mit den „Grundzügen der Wirtschaftspolitik“ vereinbar ist.

(2) Die Prüfung eines Konvergenzprogramms durch den Rat im Sinne von Absatz 1 erfolgt innerhalb von zwei Monaten nach Vorlage des Programms. Der Rat gibt auf Empfehlung der Kommission und nach Anhörung des Ausschusses nach Artikel 109c eine Stellungnahme zu dem Konvergenzprogramm ab. Gelangt der Rat in Übereinstimmung mit Artikel 103 zu der Auffassung, daß die Ziele und Inhalte eines Programms anspruchsvoller formuliert werden sollten, so richtet er in seiner Stellungnahme eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat, das Programm anzupassen.

(3) Aktualisierte Konvergenzprogramme werden von dem Ausschuß nach Artikel 109c auf der Grundlage von Bewertungen durch die Kommission geprüft; gegebenenfalls können aktualisierte Programme auch vom Rat gemäß dem Verfahren der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels geprüft werden.

*Artikel 10*

(1) Auf der Grundlage von Angaben der nicht teilnehmenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a) dieser Verordnung sowie Bewertung durch die Kommission und den Ausschuß nach Artikel 109c des Vertrags verfolgt der Rat im Rahmen der multilateralen Überwachung gemäß Artikel 103 Absatz 3 die Umsetzung der Konvergenzprogramme, insbesondere um zu ermitteln, ob die Haushaltslage von dem im Konvergenzprogramm vorgegebenen mittelfristigen Haushaltsziel oder von dem entsprechenden Anpassungspfad erheblich abweicht oder abzuweichen droht.

Außerdem beobachtet der Rat die Wirtschaftspolitik der nicht teilnehmenden Staaten unter Berücksichtigung der im Konvergenzprogramm vorgegebenen Ziele, um zu gewährleisten, daß diese Politik auf Stabilität und folglich auf die Vermeidung von Verzerrungen der realen Wechselkurse und von übermäßigen Schwankungen der nominalen Wechselkurse abzielt.

(2) Stellt der Rat ein erhebliches Abweichen der Haushaltslage von dem mittelfristigen Haushaltsziel oder vom entsprechenden Anpassungspfad fest, so richtet er als frühzeitige Warnung vor dem Entstehen eines übermäßigen Defizits gemäß Artikel 103 Absatz 4 eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat, die notwendigen Anpassungsmaßnahmen zu ergreifen.

(3) Gelangt der Rat aufgrund der Beobachtung der weiteren Entwicklung der Haushaltslage zu der Auffassung, daß deren Abweichen von dem mittelfristigen Haushaltsziel oder vom entsprechenden Anpassungspfad anhält oder sich verstärkt, so richtet er gemäß Artikel 103 Absatz 4 eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, wobei er seine Empfehlung gemäß jenem Artikel veröffentlichen kann.

#### ABSCHNITT 4

#### Gemeinsame Bestimmungen

##### *Artikel 11*

Im Rahmen der multilateralen Überwachung nach dieser Verordnung nimmt der Rat die Gesamtbewertung nach Artikel 103 Absatz 3 des Vertrags vor.

##### *Artikel 12*

Gemäß Artikel 103 Absatz 4. Unterabsatz 2 des Vertrags nehmen der Präsident des Rates und die Kommission die Ergebnisse der nach dieser Verordnung durchgeführten multilateralen Überwachung in ihre Berichte an das Europäische Parlament auf.

##### *Artikel 13*

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1998 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

## BEGRÜNDUNG DES RATES

### I. EINLEITUNG

1. Am 18. Oktober 1996 hat die Kommission dem Rat den vorgenannten Vorschlag für eine Verordnung übermittelt, der sich auf Artikel 103 Absatz 5 des EG-Vertrags stützt.
2. Das Europäische Parlament hat am 28. November 1996 in erster Lesung eine Stellungnahme abgegeben.

Am 20. März 1997 hat die Kommission einen geänderten Vorschlag nach Artikel 189a Absatz 2 des Vertrags vorgelegt. Dieser geänderte Vorschlag berücksichtigt die Stellungnahme des Europäischen Parlaments und die darin vorgeschlagenen Änderungen, die Schlußfolgerungen des Europäischen Rates von Dublin und die Ergebnisse der Beratungen der WWU-Arbeitsgruppe des Rates über den ursprünglichen Vorschlag.

3. Am 14. April 1997 legte der Rat seinen gemeinsamen Standpunkt nach Artikel 189a des Vertrags fest.

### II. ZIELSETZUNG

Der genannte Verordnungsvorschlag zielt darauf ab, ein Frühwarnsystem einzuführen, mit dem frühzeitig erhebliche Abweichungen von den mittelfristigen Haushaltszielen eines sehr geringen Defizits oder eines Überschusses, zu denen sich alle Mitgliedstaaten bekannt haben, festgestellt werden können. Dieses Frühwarnsystem wird die Mitgliedstaaten dazu anspornen, unverzüglich die erforderlichen Haushaltskorrekturmaßnahmen zu ergreifen, sobald ihnen Informationen vorliegen, wonach die Haushaltslage von dem mittelfristigen Haushaltsziel bzw. dem Anpassungspfad in Richtung auf dieses Ziel in erheblichem Maße abweicht, damit ein übermäßiges allgemeines öffentliches Defizit verhindert wird.

Zu diesem Zweck skizziert der Rat in seinem gemeinsamen Standpunkt vor allem den Inhalt, den Zeitplan und die Veröffentlichungsbedingungen für

- Stabilitätsprogramme, die von den Mitgliedstaaten vorzulegen sind, welche die einheitliche Währung einführen,
- Konvergenzprogramme, die von Mitgliedstaaten vorzulegen sind, welche die einheitliche Währung nicht einführen.

Stabilitäts- und Konvergenzprogramme sind als Grundlage für Preisstabilität und kräftiges dauerhaftes Wirtschaftswachstum im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen von wesentlicher Bedeutung. Der gemeinsame Standpunkt beruht auf den Erfahrungen, die während der beiden ersten Stufen der Wirtschafts- und Währungsunion (WWU) mit Konvergenzprogrammen gesammelt worden sind. In der Stufe drei der WWU besteht für die Mitgliedstaaten eine eindeutige vertragliche Verpflichtung, übermäßige allgemeine öffentliche Defizite zu vermeiden<sup>(1)</sup>.

Die Verfolgung des Ziels einer gesunden Finanzlage mit einem sehr geringen Defizit oder einem Überschuß wird es den Mitgliedstaaten ermöglichen, mit normalen zyklischen Schwankungen fertigzuwerden, dabei aber das öffentliche Defizit innerhalb einer Spanne von 3 % des BIP-Referenzwerts zu halten. Aus diesem Grund müssen sowohl die Stabilitäts- als auch die Konvergenzprogramme vor allem Einzelheiten über das mittelfristige Haushaltsziel und den Anpassungspfad in Richtung auf dieses Ziel, einschließlich der voraussichtlichen Entwicklung der allgemeinen Staatsschuldenquote, über die wichtigsten zugrundeliegenden wirtschaftspolitischen Annahmen sowie über zur Erreichung dieses Ziels getroffene oder beabsichtigte haushaltspolitische und sonstige wirtschaftspolitische Maßnahmen

<sup>(1)</sup> Nach Nummer 5 des Protokolls Nr. 11 gilt diese Verpflichtung nicht für das Vereinigte Königreich, sofern es nicht zur dritten Stufe übergeht; die Verpflichtung nach Artikel 109e Absatz 4, übermäßige Defizite zu vermeiden, gilt weiterhin für das Vereinigte Königreich.

umfassen, und sie müssen eine Analyse darüber enthalten, wie Änderungen in den wichtigsten wirtschaftspolitischen Annahmen die Haushaltslage und den Schuldenstand beeinflussen würden.

Außerdem müssen die Konvergenzprogramme Angaben über die mittelfristigen währungspolitischen Ziele und ihre Beziehung zur Preis- und Wechselkursstabilität enthalten.

So wird ein umfassender Bestand von Regeln für eine effiziente Überwachung der Haushaltslage der Mitgliedstaaten durch den Rat und die Kommission geschaffen, und es wird ein geeignetes Frühwarnsystem eingeführt.

### III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der gemeinsame Standpunkt des Rates berücksichtigt — wenn nicht wortwörtlich, dann doch zumindest inhaltlich — eine Reihe vom Europäischen Parlament in seiner Stellungnahme vorgeschlagener wichtiger Änderungen, von denen die meisten auch in dem geänderten Kommissionsvorschlag enthalten sind:

- In Artikel 1 des gemeinsamen Standpunkts wird der Zweck dieser Verordnung gemäß der vom Europäischen Parlament in seiner Stellungnahme vorgeschlagenen Änderung 18 festgelegt.
- Nach der Änderung 21 müssen die Stabilitäts- und Konvergenzprogramme eine Bewertung der quantitativen Auswirkungen der Haushaltsmaßnahmen umfassen, die getroffen worden sind, um die Ziele der Stabilitäts- und Konvergenzprogramme zu erreichen (siehe Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c) und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c) des gemeinsamen Standpunkts).
- Im ersten Erwägungsgrund des gemeinsamen Standpunkts heißt es, daß der Stabilitäts- und Wachstumspakt auf dem Ziel einer gesunden öffentlichen Finanzlage als Mittel zur Verbesserung der Voraussetzung für Preisstabilität und ein solides, dauerhaftes Wachstum beruht, das der Schaffung von Arbeitsplätzen förderlich ist. Damit wird — wenn auch weniger ausführlich — den wesentlichen Anliegen des Europäischen Parlaments Rechnung getragen, die in den Änderungen 1 und 59 zum Ausdruck kommen. In demselben Sinne werden in den Untertiteln der Abschnitte 2 und 3 des gemeinsamen Standpunkts die Stabilitäts- und Konvergenzprogramme als eine wesentliche Grundlage für dauerhaftes Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen charakterisiert.
- Artikel 11 sieht vor, daß der Rat die wirtschaftlichen Entwicklungen in der Gemeinschaft bewertet, wie sie sich aus den Stabilitäts- und Konvergenzprogrammen ergeben. Dieser Artikel spiegelt in anderer Formulierung den Inhalt der Änderung 31 und zugleich den Artikel 103 Absatz 3 des Vertrags wider.

Der Rat war hingegen nicht bereit, in seinen gemeinsamen Standpunkt andere vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Änderungen aufzunehmen,

- weil sie dazu führen würden, daß der Anwendungsbereich der Verordnung über ihren speziellen Zweck und ihre spezielle Rechtsgrundlage hinaus ausgedehnt würde (z. B. insbesondere Änderungen 16, 17 und 22, die sich auf die Beibehaltung des Kohäsionsfonds beziehen, Änderungen 11 und 32, die die Finanzhilfe der Gemeinschaft betreffen, oder Änderungen 10 und 63, in denen auf andere Vertragsziele als die für diese spezifische Verordnung relevanten Vertragsziele Bezug genommen wird);
- weil sie mit den Verfahrensvorschriften des Vertrags insoweit unvereinbar sein könnten, als sie dahin tendieren, die den Organen durch den Vertrag zugewiesenen Zuständigkeiten zu ändern (z. B. Änderung 70 über die Revisionsklausel und Änderungen 26, 29 und 30 über die vorherige Unterrichtung des Europäischen Parlaments jedesmal, wenn der Rat beabsichtigt, einen Mitgliedstaat zu ersuchen, seine Stabilitäts- und Konvergenzprogramme gemäß Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung anzupassen);
- weil sie das empfindliche Gleichgewicht bei der umfassenden Bewertung der Stabilitäts- und Konvergenzprogramme zerstören würden, indem sie spezifischen Konzepten der

Wirtschaftsanalyse zu großes Gewicht beimessen (z. B. Änderungen 4, 66, 67 und 68, die sich speziell auf staatliche Investitionen beziehen, oder Änderung 62, die speziell die zyklische Neutralität betrifft).

Gegenüber dem geänderten Kommissionsvorschlag enthält der gemeinsame Standpunkt des Rates zusätzlich zu geringfügigen redaktionellen Änderungen, insbesondere in den Erwägungsgründen, vor allem folgende Änderungen:

- Als Frist für die Vorlage der Stabilitäts- und Konvergenzprogramme wird das Datum des 1. März 1999 (statt des 1. Januar 1999) eingeführt (siehe Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 1 des gemeinsamen Standpunkts); damit erhalten die Mitgliedstaaten mehr Zeit, um die Vorlage ihrer Programme vorzubereiten.
- Es wird hinzugefügt, daß die Stabilitäts- und Konvergenzprogramme eine wesentliche Grundlage für Preisstabilität und ein solides, dauerhaftes Wachstum sind, das der Schaffung von Arbeitsplätzen förderlich ist.
- Gestrichen wird die von der Kommission in ihrem geänderten Vorschlag (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe e) und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e) vorgeschlagene Bestimmung, wonach die Mitgliedstaaten in ihre Stabilitäts- und Konvergenzprogramme Angaben über ihre Verpflichtung aufnehmen müssen, die erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen zu treffen, um Abweichungen von dem mittelfristigen Haushaltsziel zu verhindern; diese Verpflichtung wird in der Entschließung des Europäischen Rates über den Stabilitäts- und Wachstumspakt zum Ausdruck gebracht werden.
- Es wird ausgeführt, daß der Rat die Wirtschaftspolitik der nicht teilnehmenden Staaten unter Berücksichtigung ihrer im Konvergenzprogramm vorgegebenen Ziele beobachtet, um vor allem zu gewährleisten, daß diese Politik auf Stabilität und folglich auf die Vermeidung von Verzerrungen der realen Wechselkurse und von übermäßigen Schwankungen der nominalen Wechselkurse abzielt (siehe Artikel 10 Absatz 1 und die auf sie bezogenen Erwägungsgründe 10 und 11 des gemeinsamen Standpunkts).

#### IV. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Rat ist der Auffassung, daß

- sein gemeinsamer Standpunkt in vollem Umfang der vom Europäischen Rat in Dublin aufgestellten Forderung entspricht, eine besondere Verordnung über die verstärkte Überwachung der Haushaltslage der Mitgliedstaaten durch ein angemessenes Frühwarnsystem als Bestandteil des Stabilitäts- und Wachstumspakts vorzubereiten,
  - der gemeinsame Standpunkt der Stellungnahme des Europäischen Parlaments Rechnung trägt und eine Reihe in dieser Stellungnahme vorgeschlagener wichtiger spezifischer Änderungen einbezieht,
  - die in seinem gemeinsamen Standpunkt enthaltenen Änderungen gegenüber dem geänderten Kommissionsvorschlag nicht substantieller Art sind und die Auslegung und Umsetzung dieser Verordnung erleichtern werden.
-