

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (82)189

Vol. 1982/0060

Historical Archives of the European Commission

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

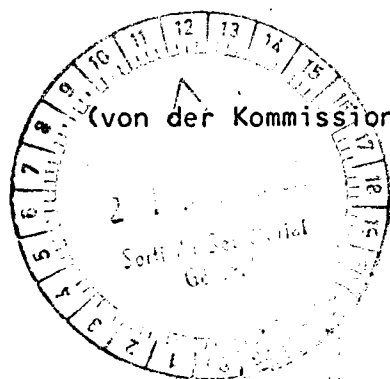
KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(82) 189 endg.

Brüssel, den 16. April 1982

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES

zur Erleichterung der Formalitäten und Kontrollen im Güter-
verkehr zwischen den Mitgliedstaaten



(von der Kommission dem Rat vorgelegt)

Com 189.

VORBEMERKUNG

Die Kommission unterstreicht erneut die besondere Bedeutung und den Vorrang der Arbeit zur Verwirklichung des Binnenmarktes einschliesslich der verstärkten Anstrengungen, um die Grenzformalitäten und -kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft so weit wie möglich zu erleichtern.

Der Europäische Rat hat in seinen Sitzungen am 29./30. Juni 1981 und am 29./30. März 1982 diese Orientierung der Kommission voll unterstützt und hat sich für die Notwendigkeit eines Vorgehens zur Stärkung und weiteren Entwicklung des Binnenmarktes ausgesprochen.

Um diesen Ausrichtungen einen konkreten Inhalt zu geben, wird die Kommission dem Rat stufenweise ein Bündel von Vorschlägen unterbreiten, die insgesamt darauf abzielen, die Schwierigkeiten an den Binnengrenzen zu beseitigen und die Freizügigkeit und den freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern.

Im Rahmen dieses umfassenden Vorgehens legt die Kommission hiermit einen ersten Vorschlag über Erleichterungen der Formalitäten und Kontrollen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vor.

BEGRÜNDUNG

I. Einleitung

Die Verwirklichung des Binnenmarktes bringt ein möglichst vollständiges Zusammenwachsen der Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten mit sich. Dies macht es erforderlich, Schwierigkeiten im Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beseitigen.

Seit der Erweiterung der Gemeinschaft im Jahre 1973 hat sich der Handel zwischen den Mitgliedstaaten fast verdreifacht. Obwohl diesein deutlicher Beweis für den Fortschritt beim Zusammenwachsen der Gemeinschaft ist, muss leider festgestellt werden, dass im Güterverkehr und insbesondere an den Grenzübergangsstellen immer noch Hindernisse bestehen, die sich auf diesen Handel negativ auswirken.

2. Die Kommission ist von verschiedenen Seiten, insbesondere den Berufsverbänden des Verkehrsgewerbes, den Spediteuren, den Verkehrsnutzern u.a. wiederholt darauf hingewiesen worden, dass an den Grenzübergangsstellen in der Gemeinschaft Schwierigkeiten bestehen. Die Forderung, hier Abhilfe zu schaffen, hat sich namentlich in der letzten Zeit verstärkt.

3. Das Europäische Parlament hat sich wiederholt zu den genannten Schwierigkeiten geäußert. Man vergleiche hierzu insbesondere die Berichte der Herren Bos (1972) (1) und Schyns (2).

Ausserdem haben viele Abgeordnete über schriftliche und mündliche Anfragen an die Kommission und an den Rat die Wartezeiten an den Grenzen verurteilt und nachdrücklich verlangt, durch pragmatische Lösungen für Abhilfe zu sorgen.

(1) PE 29.912 endg. vom 31.8.1972

(2) PE 55.475 endg. vom 12.3.1979

4. Im Juni 1978 billigte der Rat ein prioritäres Programm für den Luftverkehr mit einer Liste von neun Prioritäten, darunter die der Erleichterungen.

Im Auftrag der Kommission erstellte ein Studienbüro einen Bericht über verschiedene Gesichtspunkte der Erleichterungen auf diesem Gebiet einschliesslich des Grenzübergangs auf Flughäfen.

5. Im März 1981 billigte der Rat eine den gesamten Verkehr betreffende Liste mit zehn wichtigen Themen, die bis Ende 1983 vorrangig zu behandeln sind, zu denen auch die "Erleichterung des Grenzübergangs" gehört. Gleichzeitig forderte der Rat die Kommission auf, ihm bis Ende 1981 einen Bericht gegebenenfalls mit Vorschlägen darüber vorzulegen, wie die Wartezeiten an den Grenzübergangsstellen unter Berücksichtigung der erforderlichen Kontrollen und der Art der Beförderungsgüter verkürzt werden können.

Zum ersten Teil dieser Aufforderung ist zu sagen, dass die Kommission bereits Ende 1977 den Beratenden Verkehrsausschuss mit einer Untersuchung darüber beauftragte, wie für die Binnenverkehrsmittel die Schwierigkeiten an den Grenzen beseitigt werden könnten. Der Ausschuss erstellte einen Bericht, in dem er die verschiedenen Schwierigkeiten, die sich in dieser Hinsicht ergeben, zusammenstellte und deren Bedeutung und Umfang bewertete. Der Bericht enthält zahlreiche nützliche Hinweise, wie die bestehenden Verhältnisse verbessert werden können. In dieser Hinsicht hat der Ausschuss insbesondere die Rolle und Aufgabe der gemeinsamen Verkehrspolitik auf diesem Gebiet eingehend untersucht.

Zum zweiten Teil der Aufforderung des Rates, d.h. die Ausarbeitung eines Vorschlags für eine flüssigere Abwicklung des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten, ist zu sagen, dass die Kommission zweifellos die vielfältigen Angaben den genannten Berichte weitgehend nutzen konnte. Vor der Vorlage eines Richtlinienvorschlags an den Rat hielt die Kommission es jedoch für zweckmässig und sinnvoll, sich noch mit Berufsverbänden und Regierungssachverständigen zu beraten (insgesamt fanden sechs Sitzungen statt).

6. Anhand der Ergebnisse der genannten Berichte und Beratungen konnte die beiliegende Liste der Kontrollen und sonstigen Schwierigkeiten, die sich im Handel zwischen den Mitgliedstaaten ergeben können, ausgearbeitet werden (rund 70 insgesamt !). Diese Kontrollen und Schwierigkeiten gehen auf einzelstaatliche und/oder EG-Vorschriften auf steuerlichem, industriellem, landwirtschaftlichem, sozialem sowie auch auf verkehrlichem Gebiet zurück.

7. Eine realistische Betrachtungsweise muss davon ausgehen, dass Kontrollen im Handel zwischen den Mitgliedstaaten weiterhin durchgeführt werden, solange die Integration auf Gemeinschaftsebene nicht voll und ganz verwirklicht worden ist.

Die Kommission ist, wie sie wiederholt erklärt hat, der Ansicht, dass die Schwierigkeiten im Handel zwischen den Mitgliedstaaten nur im Rahmen eines umfassenden Vorgehens überwunden werden können. Unbeschadet bestehender allgemeiner oder besonderer EG-Regelungen zielt dieser Vorschlag darauf ab, die verschiedenen Kontrollen und Formalitäten im Handel zwischen den Mitgliedstaaten organisatorisch zu verbessern. Diese Massnahmen, die Teil eines umfassenden Vorgehens sind müssen zwangsläufig durch Massnahmen ergänzt werden, die zur Vereinfachung und auf lange Sicht auch zur schrittweisen Aufhebung der Kontrollen bei einer Beförderung führen.

II. Wichtigste Grundlagen der Richtlinie

8. Die Beachtung folgender Grundsätze kann die Wartezeiten bei einer Beförderung erheblich verkürzen :

a) Zentralisierung der Kontrollen (Artikel 2)

9. Die Beteiligten können heute frei entscheiden, ob sie die Formalitäten für den Versand bzw. die Abfertigung zum freien Verkehr im Inneren oder an der Grenze eines Mitgliedstaates erfüllen wollen. Andere als Zollkontrollen sollten, natürlich im Rahmen des Möglichen, zur gleichen Zeit vorzugsweise am gleichen Ort vorgenommen werden.

b) Stichprobenweise Überprüfung (Artikel 3)

10. Zollkontrollen werden im allgemeinen weitgehend stichprobenweise vorgenommen, was bei bestimmten anderen Kontrollen nicht der Fall ist. Grundsätzlich sollten auch alle anderen Kontrollen stichprobenweise vorgenommen und auf die Fälle eines vermuteten Missbrauchs begrenzt werden.

c) Gegenseitige Anerkennung der Kontrollergebnisse (Artikel 4)

11. Durch die Anerkennung von Sachverhalten, die bei einer vorausgehenden Kontrolle im Laufe einer Beförderung festgestellt worden sind, kann auf eine wiederholte Überprüfung der Beförderungsgüter und Fahrzeuge verzichtet werden.

d) Erforderliche Zusammenarbeit der Kontrolldienststellen (Artikel 5)

12. Eine gute Zusammenarbeit zwischen den Kontrolldienststellen (z.B. an einem Ort zusammengefasste Büros, Harmonisierung der Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen beiderseits der Grenze) fördert einen reibungslosen Grenzübergang in möglichst kurzer Zeit. Das gilt grundsätzlich auch für die Binnenkontrolldienststellen.

e) Festlegung der Öffnungszeiten und des Personalbestandes aufgrund des Verkehrsaufkommens (Artikel 6 und 7)

13. Es ist wünschenswert, die Öffnungszeiten und den Personalbestand der Kontrolldienststellen aufgrund der regelmässigen Verkehrsschwankungen festzulegen.

f) Besondere Einrichtungen für leerfahrende Beförderungsmittel oder solche, die Güter im Rahmen eines Versandverfahrens transportieren (Artikel 8)

14. Die Vorteile der Versandverfahren, die den Grenzübergang im Prinzip ohne jede Kontrolle der Beförderungsgüter ermöglichen, werden in der Praxis manchmal reduziert, da Beförderungsmittel, die ihre Zollformalitäten an der Grenze erledigen, den Verkehrsraum überfüllen und so den Grenzübergang behindern. Daher sind überall dort, wo dies technisch möglich ist, Sonderspuren für einen beschleunigten Grenzübergang der im Rahmen eines Versandverfahrens verkehrenden Beförderungsmittel einzurichten.

g) Informations- und Kommunikationsverfahren (Artikel 9)

15. Manche Schwierigkeiten beim Grenzübergang sind darauf zurückzuführen, dass die Beteiligten an der Beförderung nicht ausreichend über die geltenden Verfahren unterrichtet sind, und dass die Kontrolldienststellen nicht über die Art der Schwierigkeiten, welche die Beteiligten an der Beförderung empfinden, informiert sind. Gemischte Ausschüsse auf lokaler und nationaler Ebene könnten daher für eine bessere gegenseitigere Unterrichtung sorgen.

III. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Dieser Artikel soll den Geltungsbereich der Richtlinie festlegen. Er umfasst zwei Aspekte :

a) Betroffene Verkehre

- grenzüberschreitender Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft,
- Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten durch das Hoheitsgebiet eines Drittlandes,
- Güterverkehr aus einem Drittland nach dem Überschreiten der Aussengrenze der Gemeinschaft,
- Güterverkehr nach einem Drittland vor dem Überschreiten der Aussengrenze der Gemeinschaft;

b) Betroffene Verkehrsträger

Die Richtlinie gilt für alle Verkehrsträger, das heisst für den Eisenbahn-, Strassen-, Binnenschiffs-, See- und Luftverkehr sowie den kombinierten Verkehr (Schiene/Strasse, Ro-Ro, Container, usw.).

Artikel 2

Für die reibungslose Abwicklung einer Beförderung ist es besser, wenn die Kontrollen der Beförderungsgüter, Beförderungsmittel und Papiere zur selben Zeit an einem Ort vorgenommen werden. Die geeignetste Lösung wäre, wenn sie gleichzeitig und vorzugsweise in der Nähe des Versand- und/oder Bestimmungsortes des Beförderungsgutes vorgenommen würden. Denn Kontrollen an verschiedenen Orten haben zusätzliche Wartezeiten zur Folge.

Artikel 3

Eine systematische Zollbeschau und Kontrolle der Beförderungsmittel führt zu einer erheblichen Behinderung des Grenzübergangs. Daher wäre es, was im Zollbereich bereits weitgehend geschieht, zweckmässig, grundsätzlich Stichprobenkontrollen durchzuführen und so den Verkehr flüssiger zu gestalten.

Artikel 4

Insbesondere in den Beratungen mit den Berufsverbänden wurde die Kommission wiederholt darauf hingewiesen, dass bestimmte Kontrollen wie Gesundheits-, tierseuchenrechtliche, Pflanzenschutz- und Qualitätskontrollen (bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen), Kontrollen der Gewichte und Abmessungen und fahrzeugtechnische Kontrollen zu Schwierigkeiten führen. Wie unter II Ziffer 11 gesagt, kann die gegenseitige Anerkennung des bei einer vorausgehenden Kontrolle festgestellten Sachverhalts den Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erheblich beschleunigen. Daher wäre eine erneute Kontrolle nicht unbedingt notwendig, so dass sich die Kontrollstellen auf eine Überprüfung der bereits von einer Kontrollstelle ausgefertigten Dokumente beschränken könnten.

Artikel 5

Wie bereits in Artikel 2 gesagt, sollen die Kontrollen im Laufe einer Beförderung möglichst zur selben Zeit und vorzugsweise am selben Ort stattfinden. Artikel 5 enthält Einzelheiten, die eine logische Folge der Bestimmungen von Artikel 2 sind. Es ist notwendig, dass nicht nur die Kontrolldienststellen auf lokaler und nationaler Ebene, sondern auch die Behörden beiderseits einer gemeinsamen Grenze sinnvoll zusammenarbeiten.

Diese Zusammenarbeit sollte sich in erster Linie auf folgende Gebiete erstrecken :

a) Harmonisierung der Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen

Die Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen (Zoll-, tierseuchenrechtliche, Pflanzenschutz-, Qualitätskontrollstellen usw.) sind so zu harmonisieren, dass die Formalitäten und Kontrollen ohne Unterbrechung an der Grenze oder bei einer Binnenkontrollstelle innerhalb eines bestimmten Tageszeitraums, zum Beispiel von 8 bis 18 Uhr, durchgeführt werden können (siehe auch Artikel 6). Dabei sind für die Kontrolldienststellen nicht nur auf der einen, sondern auch auf der anderen Seite einer gemeinsamen Grenze dieselben Öffnungszeiten festzulegen.

b) Gestaltung der Grenzübergangsstellen

Eine im weitesten Sinne des Wortes bessere Gestaltung der Grenzübergangsstellen kann für den Beteiligten und insbesondere den Verkehrsunternehmer die Formalitäten und Kontrollen verkürzen. Dabei handelt es sich zum Beispiel darum, die Überprüfung der Beförderungsgüter oder -mittel so vorzunehmen, dass das Manövrieren der Beförderungsmittel oder die örtliche Bewegung der Beteiligten auf das unbedingt notwendige Mass begrenzt wird und jede Grenzübergangsstelle genaue und deutliche Leitmarkierungen hat.

Das gilt auch für die Binnenzollstellen, die manchmal in der Innenstadt liegen und nur schwer erreichbar sind. Schon die Anbringung von Hinweisschildern in der Stadt könnte dies verbessern.

c) Zusammenlegung getrennter Grenzdienststellen zu nebeneinanderliegenden Abfertigungsanlagen

Wenn bestimmte Grenzdienststellen zu nebeneinanderliegenden Abfertigungsanlagen zusammengelegt würden, müsste der Verkehrsunternehmer nicht wie bisher zweimal, sondern nur noch einmal halten. Es versteht sich, dass solche Dienststellen in bestimmten Fällen beispielsweise aus technischen Gründen (Geländeform usw.) nicht möglich sind.

Artikel 6

Es ginge zu weit, alle Zolldienststellen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft und alle Binnenzollstellen der einzelnen Mitgliedstaaten rund um die Uhr offenzuhalten.

Beim Grenzübergang im Rahmen eines Versandverfahrens (in diesem Falle überschreitet ein Beförderungsmittel die Grenze mit Gütern, die im Inneren eines Mitgliedstaates in den freien Verkehr gebracht werden) müssen die wichtigsten Grenzübergangsstellen Tag und Nacht geöffnet bleiben.

Bei anderen Kontrollen und Formalitäten als im Rahmen eines Versandverfahrens erweist es sich als zweckmässig, dass die Grenzübergangsstellen auf den Hauptverkehrsverbindungen an allen Werktagen mindestens von 8.00 bis 18.00 Uhr geöffnet sind. Ferner ist dafür zu sorgen, dass die Kontrollen oder Formalitäten ausserhalb dieser Öffnungszeiten gegebenenfalls gegen eine Vergütung der Arbeitsstunden vorgenommen werden können.

Wenn bestimmte Kontrollbeamte während der in Artikel 6 Absätze 1 bis 3 genannten Arbeitszeiten nicht anwesend sein können, sind ihre Befugnisse auf anwesende Beamte zu übertragen, damit eine der anderen Dienststellen summarisch überprüfen kann, ob Beforderungsgüter und -papiere übereinstimmen. Es versteht sich, dass eine Übertragung von Befugnissen nur dann in Frage kommen kann, wenn die betreffende Dienststelle die erforderlichen Kenntnisse für die Kontrollen, für die sie die Befugnis erhalten soll, besitzt.

Artikel 7

Dieser Artikel betrifft auch eine organisatorische Verbesserung der Kontrollen und beruht darauf, dass die Wartezeiten sich verkürzen liessen, wenn die Öffnungszeiten und der Personalbestand der Zolldienststellen aufgrund der regelmässigen (täglichen, wöchentlichen oder jahreszeitlichen) Verkehrsschwankungen festgelegt werden. Dabei handelt es sich beispielsweise um Schwankungen bei der Beförderung von Obst und Gemüse (Erntezeit) oder um Spitzenstunden oder -tage bei bestimmten Zolldienststellen. Der Grenzübergang liesse sich verbessern, wenn in solchen Zeiten zusätzliches Personal eingesetzt werden könnte.

Artikel 8

Ein guter Ausbau der Grenzübergangsstellen erfordert auch eine Trennung von Beförderungsmitteln, die Güter im Rahmen eines Versandverfahrens befördern, und leere fahrenden Fahrzeugen einerseits und von Fahrzeugen, bei denen die Zollformalitäten an der Grenze erledigt werden, andererseits. Eine solche Trennung würde die Wartezeiten aller Fahrzeuge, insbesondere derjenigen verkürzen, die im Rahmen der zur Erleichterung des Grenzübergangs geschaffenen Zollversandverfahren verkehren.

Eine solche Verkehrstrennung könnte meistens durch finanziell unerhebliche Massnahmen erreicht werden. Manchmal genügen Pfeile oder Markierungen auf der Fahrbahn oder dem Parkplatz der Zolldienststelle. Es versteht sich, dass eine solche Massnahme nur an solchen Grenzübergangsstellen in Frage kommt, an denen das Verkehrsaufkommen dies rechtfertigt.

Artikel 9

Ein Vorgehen zur Erleichterung des Grenzübergangs muss sich auch auf eine bessere Information der Beteiligten erstrecken. Es liegt im Interesse der zuständigen Kontrolldienststellen, über die praktischen Probleme, welche die Kontrollverfahren für die Beteiligten, insbesondere die Verkehrsunternehmen mit sich bringen, unterrichtet werden. Diese müssen wiederum rechtzeitig von den Änderungen der Kontrollverfahren usw. unterrichtet werden.

Dort, wo sich dies als zweckmässig und notwendig erweist, ist ein Forum einzurichten, in dem sich alle Seiten, die mit einer Grenzübergangsstelle oder einer Binnenzollstelle eines Mitgliedstaates zu tun haben, zu den besonderen Schwierigkeiten an dieser Stelle äussern können. Ein grosser Teil der Probleme lässt sich bereits auf lokaler Ebene lösen. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass andere Probleme nur auf höherer Ebene gelöst werden können. Daher regelt Artikel 9 auch die Schaffung bilateraler gemischter Ausschüsse auf nationaler Ebene für alle gemeinsamen Grenzen, in denen alle Problemen der Grenzübergänge mindestens einmal jährlich besprochen werden können.

Artikel 10

In diesem Artikel wird festgelegt, dass die Mitgliedstaaten für die Lockerung der Kontrollen und Formalitäten keine anderen Kontrollen einführen dürfen, die den Verkehr beeinträchtigen können.

Artikel 11, 12 und 13

Keine Bemerkungen.

ANHANG

Verzeichnis der Schwierigkeiten, die beim Grenzübergang auftreten können

I. Grenzhindernisse, die ihren Ursprung im Verkehr haben

A. Strassenverkehr

a) Obligatorische Grenzkontrollen

1. Kontrolle der Fahrtgenehmigungen im grenzüberschreitenden Verkehr,
2. Strassenverkehrssteuer (in Durchgangsverkehr durch Österreich und Jugoslawien)

b) Fakultative Grenzkontrollen

1. Kontrolle der Zeitgenehmigungen im grenzüberschreitenden Verkehr
2. Kontrolle der Genehmigungen für den innerstaatlichen Verkehr
3. Gewichte und Abmessungen
4. Technische Fahrzeugkontrollen und Anerkennung der Zulassung der Fahrzeuge zum Strassenverkehr
5. Bauartgenehmigung nach den ADR- und ATP-Vorschriften
6. Zollpassierschein für den Lastkraftwagen und/oder den Anhänger
7. Kraftfahrzeugschein
8. Arbeits- und Lenkzeitenvorschriften
9. Führerschein
10. CMR-Frachtbrief
11. Innerstaatliche Genehmigung für den Personenverkehr
12. Fahrgastliste
13. Fahrtenblatt für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen im Transit durch ein anderes Land

c) Sonstige Grenzkontrollen

1. Sonntags-, Feiertags- und Ferienfahrverbot

B. Eisenbahnverkehr (1)

1. Wechsel der Lokomotiven
2. Wagentechnische Untersuchung
3. Ausstellen der Bremszettel
4. Rangierarbeiten und/oder Zugbildung
5. Austausch der Wagen
6. Bezettelung der Wagen
7. Weiterleitung der Begleitpapiere
8. Kontrolle der Frachtpapiere

C. Binnenschiffsverkehr

a) Obligatorische Grenzkontrollen

b) Fakultative Grenzkontrollen

1. Schifffahrt- und Kanalgebühr,
2. Kontrolle der Polizeiverordnungen (Zusammensetzung des Fahrpersonals, Schubeinheiten usw.),
3. Schiffsofferte und -zeugnisse,
4. Zulassung der Binnenschiffe zur Beförderung gefährlicher Güter

D. Luftverkehr

1. Kontrolle der Frachtpapiere
2. Sicherheitskontrolle

E. Mehrere Verkehrsträger

1. Erfassung statistischer Angaben
2. Probleme der Eisenbahnen beim Übergang der Eisenbahnwagen auf Eisenbahnfähren

(1) Diese Punkte betreffen in erster Linie die Betriebsschwierigkeiten. Die Eisenbahnen arbeiten in diesen Fragen bereits zusammen.

F. Infrastruktur

a) Strassenverkehr

1. Mangelnde Sonderspuren für die im Rahmen eines Versandverfahrens oder leerverkehrenden Lastkraftwagen

b) Eisenbahnverkehr

1. Grenzbahnhöfe,
2. Zugang zu Rangiergleisen und Entlastungsstrecken,
3. Besonderheiten der Verkehrswegeplanung,
4. Fehlen von Gleisen für den Durchgangsverkehr

c) Luftverkehr

1. Unzureichende Mechanisierung,
2. Fehlen geeigneter Infrastruktur

II. Schwierigkeiten, die ihren Ursprung ausserhalb des Verkehrs haben und die die normale Verkehrsabwicklung beeinträchtigen

A. Strassenverkehr

1. Grüne Versicherungskarte (Haftpflichtversicherung)

B. Eisenbahnverkehr

C. Binnenschifffahrt

1. Versicherungsbescheinigungen
2. Kontrolle der Bordausstattung für den persönlichen Bedarf und der Bordvorräte

D. Mehrere Verkehrsträger

1. Gesundheits-, tierseuchenrechtliche, Pflanzenschutz- und Qualitätskontrollen sowie Kontrollen auf Schadstoffe,
2. Beschränkte Öffnungszeiten der unter Punkt 1 genannten Dienststellen
3. Kontrolle (und Besteuerung) des Kraftstoffs in den Kraftstoffbehältern der Nutzfahrzeuge (Strasse) und der Binnenschiffen (steuerfreier Kraftstoff),
4. Kontrolle des Kraftstoffs für Antriebsmotoren von Kompressoren, Kühlmaschinen usw. (steuerpflichtiger oder steuerfreier Kraftstoff),
5. Kraftfahrzeugsteuer,
6. Unzureichende Vereinheitlichung der Papiere,
7. Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Arbeit der Zolldienststellen

- a) Kontrolle der Zollpapiere,
 - b) Verplombung der Fahrzeuge,
 - c) Überprüfungen der Beförderungsgüter,
 - d) Registrierung der Güter (in Dänemark),
 - e) Vorgeschriebene Angabe des Warenwertes (in Italien),
 - f) Nichtständige Öffnungszeiten der Zollämter,
 - g) Mangelnde bilaterale Harmonisierung der Arbeitszeit der Grenz-
dienststellen,
 - h) Begrenzte Befugnisse bestimmter Zolldienststellen für die Zoll-
abfertigung bestimmter Erzeugnisse,
 - i) Verspätete Rückgabe der Papiere,
 - j) Streiks der Zollbeamten
- 8. Mehrwertsteuer auf Beförderungsgüter und Reparaturleistungen für
Beförderungsmittel in einem anderen Mitgliedstaat,
 - 9. Mehrwertsteuer auf die Verkehrsleistungen,
 - 10. Kontrolle gefährlicher Güter,
 - 11. Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Festsetzung landwirtschaft-
licher Ausgleichsbeträge (insbesondere Getreide)
 - 12. Unzureichende Unterrichtung der Beteiligten und der Verwaltungen
über die von dem Beteiligten empfundenen Schwierigkeiten,
 - 13. Devisenkontrollformalitäten

III. Sonstige Schwierigkeiten

- 1. Vorlage unvollständiger Papiere durch die Verkehrsunternehmer
- 2. Zollspediteure
 - a) Verpflichtung, die Zollformalitäten durch (zugelassene) Zoll-
spediteure erfüllen zu lassen,
 - b) Arbeitsweise bestimmter Zollspediteure.

ENTWURF EINES VORSCHLAGS FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES

vom

zur Erleichterung der Formalitäten und Kontrollen im Güterverkehr zwischen
den Mitgliedstaaten

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 43, 75, 84 und 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlamentes,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Der Europäische Rat hat bei verschiedenen Anlässen (1)

betont, dass der Binnenmarkt zu stärken und weiter zu entwickeln ist, und dass in diesem Zusammenhang grössere Anstrengungen erforderlich sind, um die Grenzformalitäten und -kontrollen im Innern der Gemeinschaft zu erleichtern.

Der Rat verabschiedete am 26. März 1981 ein bis Ende 1983 laufendes Prioritätenprogramm auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik, wobei die "Erleichterung des Grenzübergangs" eine der zehn Prioritäten bildet; bei gleicher Gelegenheit forderte er die Kommission auf, ihm hierzu entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Am 12. Juni 1978 verabschiedete der Rat eine Prioritätenliste für den Luftverkehr, dessen Erleichterung zu den Prioritäten zählt.

Das Europäische Parlament wies wiederholt darauf hin, dass sich die Wartezeiten nachteilig auf den freien Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auswirken könnten, und forderte daher die Kommission auf, Vorschläge für ihre Beseitigung zu unterbreiten.

Die Wartezeiten an den Grenzübergängen führen zu höheren Beförderungskosten, die sich auf die Endpreise der Beförderungsgüter auswirken.

Die Wartezeiten an den Grenzen beeinträchtigen die Arbeitsbedingungen insbesondere im Strassen- und Binnenschiffsverkehr.

(1) Europäischer Rat vom 29./30. Juni 1981 und vom 29./30 März 1982.

Diese Wartezeiten an den Grenzübergängen haben ihren Ursprung sowohl im Verkehr als auch auf anderen Gebieten.

Die Wartezeiten können durch eine bessere Organisation der aufgrund des Gemeinschaftsrechts gerechtfertigten Kontrollen verkürzt werden.

Um einen flüssigeren Verkehr der Fahrzeuge im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen, empfiehlt es sich, die verschiedenen Kontrollen an einem Ort, vorzugsweise am Abgangs- oder Bestimmungsort der Güter zusammenzufassen, wobei jedoch grundsätzlich die freie Wahl dieses Ortes durch die an der Beförderung beteiligten Parteien zu wahren ist.

Die Zollkontrollen im innergemeinschaftlichen Verkehr werden weitgehend stichprobenweise vorgenommen; es dürfte zweckmässig sein, dieses Verfahren im Rahmen des Möglichen auf die übrigen Kontrollen nach dem nicht-harmonisierten einzelstaatlichen Recht auszudehnen; selbst bei Inanspruchnahme von Artikel 36 des Vertrags durch einen Mitgliedstaat können die Kontrollen nur innerhalb der in diesem Artikels festgelegten Grenzen durchgeführt werden.

Die Flüssigkeit des Güterverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten lässt sich durch die Anwendung der Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung des bei der Ausstellung der Bescheinigungen oder anderen Papieren festgestellten Sachverhalts verbessern.

Die Einrichtung von Schnellspuren, die Leer verkehrenden Beförderungsmitteln oder Beförderungsmitteln, die Waren im Rahmen eines Versandverfahrens befördern, vorbehalten sind, kann die Wartezeiten an den Grenzen verkürzen.

Es ist wünschenswert, durch die Schaffung gemischter Ausschüsse auf lokaler und nationaler Ebene einen Rahmen zu schaffen, der zu einer besseren gegenseitigen Information über die Schwierigkeiten an bestimmten Grenzübergangsstellen führen kann, wobei diese Information der Suche nach gemeinsamen Lösungen dienen soll, die geeignet sind, die Verhältnisse an den betreffenden Grenzübergangsstellen zu verbessern.

Es ist auch darauf zu achten, dass die Mitgliedstaaten keine neuen Formalitäten oder Kontrollen an den Grenzübergangsstellen einführen, die die Massnahmen zur Erleichterung des Grenzübergangs wirkungslos machen.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

Geltungsbereich

Artikel 1

Unbeschadet der geltenden besonderen Bestimmungen der von der Gemeinschaft erlassenen allgemeinen Regelungen bzw. Einzelregelungen gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie für Formalitäten und Kontrollen, welche die Flüssigkeit des Güterverkehrs über

- eine Binnengrenze der Gemeinschaft oder
- eine Aussengrenze, wenn der Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten die Fahrt durch ein Drittland mit sich bringt, unabhängig vom Verkehrsträger oder von der Verkehrstechnik beeinträchtigen können.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Massnahmen, damit die verschiedenen Kontrollen im Laufe einer Beförderung im Rahmen des Möglichen zur selben Zeit und am selben Ort, vorzugsweise am Abgangs- oder Bestimmungsort der Waren, stattfinden.

Artikel 3

Entsprechend der beim Zoll geltenden Übung sehen die Mitgliedstaaten im Rahmen des Möglichen von einer systematischen Beschau der beförderten Güter und Beförderungsmittel ab.

Artikel 4

Für die Zwecke dieser Richtlinie erkennen die Mitgliedstaaten gegenseitig den Sachverhalt an, der in den nach den nationalen Vorschriften erstellten Bescheinigungen festgestellt worden ist.

Hierzu übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission die Liste und die Muster der einzelstaatlichen Kontrolldokumente sowie Angaben über den Gegenstand dieser Dokumente, soweit dieser nicht klar aus ihnen hervorgeht; die Kommission unterrichtet hiervon die übrigen Mitgliedstaaten.

Artikel 5

1. Jeder Mitgliedstaat sorgt für eine sinnvolle Zusammenarbeit der innerstaatlichen Dienststellen, die für Kontrollen während der Beförderung zuständig sind.

2. Die Mitgliedstaaten stellen bilaterale Kontakte her, um zu einer sinnvollen Zusammenarbeit der verschiedenen Kontrolldienststellen beiderseits der gemeinsamen Grenze dieser Mitgliedstaaten zu gelangen.

3. Die Zusammenarbeit im Sinne der Absätze 1 und 2 betrifft insbesondere

- die Harmonisierung der Öffnungszeiten der einzelnen Dienststellen,
- die Gestaltung der Grenzübergangsstellen,
- die Umgestaltung der Grenzzollstellen zu nebeneinanderliegenden Abfertigungsanlagen, soweit dies technisch möglich ist.

Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Grenzübergangsstellen auf den Hauptverkehrsverbindungen ständig geöffnet sind, damit die im Rahmen eines Versandverfahrens verkehrenden Beförderungsmittel Tag und Nacht die Grenze überschreiten können.

2. Bei Kontrollen und Formalitäten die nicht beim Grenzübergang im Rahmen eines Versandverfahrens stattfinden, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Stellen gemäss Absatz 1 an Arbeitstagen mindestens von 8.00 bis 18.00 Uhr geöffnet sind.

3. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass es an den Grenzübergangsstellen auf den Hauptverkehrsverbindungen möglich ist, Kontrollen oder Formalitäten, soweit sie nicht Beförderungen im Rahmen eines Versandverfahrens betreffen, auf besonderen Wunsch des Beteiligten ausserhalb der Öffnungszeiten gemäss Absatz 2, gegebenenfalls gegen eine Vergütung nach Massgabe der geleisteten Stunden, vorzunehmen.

4. Wenn die in den Absätzen 2 und 3 genannten Massnahmen für bestimmte Kontrolldienststellen an diesen Grenzübergangsstellen nicht möglich sind, regeln die Mitgliedstaaten die Übertragung der erforderlichen Befugnisse in der Weise, dass eine der anderen Dienststellen summarisch kontrollieren kann, ob Waren und Papiere übereinstimmen.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten legen die Öffnungszeiten der Kontrolldienststellen und den Personalbestand nach Massgabe der regelmässigen Verkehrsschwankungen fest.

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten bemühen sich, überall dort, wo das technisch möglich ist und das Verkehrsaufkommen dies rechtfertigt, an den Grenzübergangsstellen Schnellspuren zu schaffen, die leeren Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit Waren im Rahmen eines Versandverfahrens vorbehalten sind.

Artikel 9

1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Schaffung von

- bilateralen gemischten Ausschüssen auf lokaler Ebene, die dort, wo sich das als zweckmässig erweist, regelmässig und bei Bedarf zusammentreten,
- bilateralen gemischten Ausschüssen auf nationaler Ebene, die mindestens einmal im Jahr zusammentreten,

um Lösungen für die an der gemeinsamen Grenze auftretenden Schwierigkeiten zu suchen.

2. Die Mitgliedstaaten schaffen für Kontrolldienststellen im Inneren eines Mitgliedstaates, bei denen sich dies als zweckmässig erweist, gemischte Ausschüsse auf lokaler und/oder nationaler Ebene, die regelmässig und bei Bedarf zusammentreten.
3. Die Ausschüsse nach Absatz 1 und 2 setzen sich aus Vertretern der verschiedenen Kontrolldienststellen und Vertretern der Verkehrsunternehmer, Zollspediteure, Zollagenten und Verkehrsnutzer zusammen.
4. Die Vertreter der Kommission können auf Einladung oder von sich aus an den Sitzungen der gemischten Ausschüsse auf nationaler Ebene teilnehmen.
5. Jeder Mitgliedstaat teilt die Ergebnisse der Sitzungen der gemischten Ausschüsse auf nationaler Ebene der Kommission mit, welche die übrigen Mitgliedstaaten davon unterrichtet.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 10

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zur Erleichterung des Grenzübergangs getroffenen Massnahmen nicht durch die Einführung neuer Kontrollen oder Formalitäten wirkungslos gemacht werden.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten teilen alljährlich bis zum 1. Juli der Kommission mit, welche Vorschriften und praktischen Massnahmen sie im Laufe des Vorjahres eingeführt haben, um die in Rede stehenden Formalitäten und Kontrollen organisatorisch zu verbessern.

Aufgrund dieser Mitteilungen legt die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament alle zwei Jahre einen Bericht über den Stand der Anwendung dieser Richtlinie vor.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum ... (sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie) nachzukommen.

2. Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission den Wortlaut der Vorschriften mit, die er zur Anwendung dieser Richtlinie erlässt.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Nahmen des Rates

Der Präsident