

Richtlinie der Buchstabe „L“ wie Los als Angabe auf der Verpackung zu verwenden, während er im vorliegenden Vorschlag für „Luxemburg“ steht. Die Buchstaben EWG sind überflüssig.

6.4.2. Für eingeführte Erzeugnisse ist vorzusehen, daß Name und Adresse des Importeurs gemäß der

Richtlinie 79/112/EWG<sup>(1)</sup> anzugeben sind und daß der Importeur für die Identifizierung der Partien zuständig ist. Das in Ziffer 3.2 genannte Tierfutter muß nach Maßgabe der Futtermittelrichtlinie etikettiert werden.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 33 vom 8. 2. 1979, S. 1.

Geschehen zu Brüssel am 28. März 1990.

*Der Präsident*  
*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*  
Alberto MASPRONE

### Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur gegenseitigen Akzeptierung der Befähigungszeugnisse für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt<sup>(1)</sup>

(90/C 124/07)

Der Rat beschloß am 20. Dezember 1990, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 84 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 14. März 1990 an. Berichterstatter war Herr Velasco Mancebo.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 275. Plenartagung (Sitzung vom 28. März 1990) mit großer Mehrheit bei 5 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

#### 1. Einleitung

1.1. Mit der Richtlinie des Rates zur gegenseitigen Akzeptierung der Befähigungsnachweise für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt werden zwei Hauptziele verfolgt.

##### 1.1.1. Erleichterung der Mobilität

Es geht darum, die Mobilität der Berufe im Geltungsbereich dieser Richtlinie zu fördern.

Diese Mobilität ist im Bereich der Zivilluftfahrt besonders dringlich, da in diesem Sektor gegenwärtig ein Engpaß infolge des unausgewogenen Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage nach Personal in den Mitgliedstaaten besteht; gemeinschaftsweit könnte diese Unausgewogenheit gemildert werden.

Besonders ausgeprägt ist dieses Problem bei Luftfahrzeugführern von kleinen Fluggesellschaften sowie bei Flugverkehrsleitern.

##### 1.1.2. Mobilität unter Aufrechterhaltung der Sicherheit

Die innergemeinschaftliche Mobilität muß mit gewissen Garantien hinsichtlich der Sicherheit verbunden werden. Zu diesem Zweck sind bestimmte Mindestanforderungen in bezug auf Kenntnisse und Berufserfahrung, die durch Befähigungszeugnisse nachgewiesen werden, sowie eine gemeinschaftsweit homogene Ausbildung erforderlich.

1.2. Beide Ziele sollen im Wege eines Harmonisierungsprozesses erreicht werden, der sich auf die Anforderungen zum Berufszugang und auf geeignete Ausbildungsprogramme für die Ausübung von Tätigkeiten in der Luftfahrt, die Gegenstand dieses Richtlinienvorschlags sind, erstreckt. Diese Anforderungen und Programme setzen eine für alle zwölf Mitgliedstaaten verbindliche Mindestgrundlage voraus und machen einen detaillierten Aufgabekatalog auf Gemeinschaftsebene erforderlich.

1.3. Der Geltungsbereich des Richtlinienvorschlags umfaßt nach Aussage der Kommission in Artikel 1

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 10 vom 16. 1. 1990, S. 12.

dieser Richtlinie Flugbesatzungen (Luftfahrzeugführer, Bordmechaniker, Stewardessen und Stewards) sowie Wartungs-, Flugsicherungs- und Bodenfunkpersonal.

1.4. In dem Zeitraum zwischen der Annahme dieser Richtlinie und dem 31. Dezember 1992 werden Maßnahmen in zwei Phasen durchgeführt, nämlich:

1.4.1. Erste Phase: Wird die Richtlinie angenommen, müssen ab dem 1. Juli 1990 in den zwölf Mitgliedstaaten die Befähigungsnachweise akzeptiert werden, die zumindest den internationalen Mindestanforderungen der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gemäß Anhang I des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt entsprechen.

1.4.2. Zweite Phase: Ab diesem Zeitpunkt unterbreitet die Kommission bis zum 31. Dezember 1992 nach Beratung mit den betreffenden berufsständischen Vertretungen und mit Unterstützung eines Regelungsausschusses, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, diesem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. In diesem Entwurf sind nicht allein die Anforderungen für die in Anhang I des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt spezifizierten Berufsgruppen zu behandeln, sondern auch die Anforderungen und Programme für das Kabinenpersonal bezüglich der Sicherheitsvorkehrungen.

Besteht Übereinstimmung zwischen der Kommission und dem Regelungsausschuß, werden die neuen Maßnahmen erlassen; andernfalls wird der Kommissionsvorschlag dem Rat zur Beschlußfassung unterbreitet.

## 2. Vorgeschichte des Vorschlags

Trotz der Veränderungen, die sich mit der Zeit unvermeidlich ergeben, hat der Wirtschafts- und Sozialausschuß stets ein umfassendes Luftverkehrskonzept verfolgt, in dem die gegenseitige Anerkennung der Befähigungszeugnisse Bestandteil dieser Gesamtstrategie war, aber gleichzeitig auch Gegenstand der Auseinandersetzung zwischen den sozialen Kräften. Dies ist in der Stellungnahme des WSA vom 26. September 1985 zu dem „Zivilluftfahrt-Memorandum Nr. 2“<sup>(1)</sup> belegt, in der es heißt:

### 2.1. Ziffer 2.4

„Zielsetzung muß eine umfassende Luftverkehrspolitik als Bestandteil der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik sein, die u. a. (...) die gegenseitige Anerkennung der Lizenzen und Diplome (umfassen sollte).“

### 2.2. Ziffer 3.8.1.3

„Die Wettbewerbspolitik muß den sozialen Fragen umfassend Rechnung tragen. Daher wird die Bildung eines gemeinsamen Ausschusses Arbeitgeber/Gewerkschaften für den Bereich Zivilluftfahrt gefordert, wie dies bereits in den anderen Verkehrsbereichen realisiert wurde.“

Dieser Ausschuß sollte sich nach seiner Bildung mit Fragen, wie z. B.:

- a) gegenseitige Anerkennung von Lizenzen;
  - b) Harmonisierung der Arbeits- und Ausbildungsbedingungen im Sinne des sozialen Fortschritts;
  - c) Auswirkungen von Vorschlägen auf EG-Ebene;
  - d) Sicherung und Ausbau von Arbeitsplätzen;
  - e) Studien
- befassen.“

## 3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß unterstützt im großen und ganzen die in der Richtlinie vorgeschlagenen Ziele Mobilität und Sicherheit sowie die Ausarbeitung von beruflichen Mindestnormen zur Gewährleistung dieser Ziele.

3.2. Er begrüßt ferner den Beschluß, für die vorläufige Anerkennung von Befähigungsnachweisen ab dem genannten Zeitpunkt Anlage 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zugrunde zu legen.

3.3. Der Ausschuß begrüßt den Vorschlag der Kommission, „in der ersten Phase“ die Anforderungen an die Befähigungsnachweise durch eine Anpassung an die in dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt festgelegten Anforderungen an Befähigungszeugnisse zu harmonisieren und in der „zweiten Phase“ die Ausarbeitung von Mindestanforderungen an Befähigungsnachweise und Ausbildungsprogramme auf die Ausbildung bezüglich der Sicherheitsaspekte zu beschränken.

3.4. Doch erachtet er es für notwendig, daß folgende Punkte berücksichtigt werden.

3.4.1. Für jeden Konsultationsprozeß müssen strikte Verfahren entwickelt werden, um die Standpunkte in Erfahrung zu bringen. Diese Konsultationswege bestehen in den beratenden Ausschüssen — sowohl paritätischen als auch solchen der Verbraucher — sowie in den institutionellen Vertretungen der Mitgliedstaaten. Jedes Verfahren, das diese Organe außer acht läßt, oder die Einsetzung vorübergehender Beratungsorgane sind entweder überflüssig oder willkürlich.

## 4. Besondere Bemerkungen

### 4.1. Artikel 1 Absatz 1

Die Kommission sollte hier eine ausführliche Definition des Geltungsbereichs der Richtlinie, insbesondere bezüglich des Kabinenpersonals einfügen, um Auslegungsprobleme zu vermeiden.

(<sup>1</sup>) ABl. Nr. C 303 vom 25. 11. 1985, S. 31.

## 4.2. Artikel 9 Absatz 1

Der Passus „Gemäß dem Verfahren nach Artikel 10 erläßt die Kommission“ ist zu ersetzen durch „Auf Vorschlag der Kommission und nach Stellungnahme

des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses erläßt der Rat“.

## 4.3. Artikel 10 Absatz 1 und 2

Streichen.

Geschehen zu Brüssel am 28. März 1990.

*Der Präsident*

*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Alberto MASPRONE

**Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr<sup>(1)</sup>**

(90/C 124/08)

Der Rat beschloß am 28. September 1989, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 14. März 1990 an. Berichterstatter war Herr Marvier.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 275. Plenartagung (Sitzung vom 28. März 1990) einstimmig folgende Stellungnahme.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß bejaht die mit dem Kommissionsvorschlag verfolgte Absicht, das Mieten von Fahrzeugen in der Gemeinschaft zu harmonisieren, und sieht den Vorschlag als einen weiteren Schritt in die Richtung einer gemeinsamen Verkehrspolitik an.

### 1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Mieten entspricht einem echten Marktbedürfnis und ist in allen Bereichen des wirtschaftlichen Lebens verbreitet. Gleich ob es sich um Computer, Lagerräume, Transportanlagen oder Fahrzeuge handelt, geben Industrie- sowie Handels- und Dienstleistungsunternehmen dem Mieten immer häufiger den Vorzug vor dem Kauf und erwarten vom Vermieter, daß er sowohl die Investitionen als auch die Wartung für die ihnen zur Verfügung gestellte Mietsache übernimmt. Aus diesem Grund befürworten die Nutzer im Bereich des Güterkraftverkehrs in allen Mitgliedstaaten die Liberalisierung des Mietens von Lastkraftwagen (LKW).

1.2. Der Kommissionsvorschlag ist jedoch in einem globalen Kontext der Verkehrspolitik zu betrachten, der insbesondere eine Abwägung der Wechselwirkun-

gen der einzelnen Vorschriften über den Kraftverkehr und ihre sozialen Folgen ermöglicht.

1.3. In keinem der Mitgliedstaaten, die das Mieten von Fahrzeugen für den Werkverkehr erlauben (7 von 12) hat diese Möglichkeit zu einer Zunahme des Werkverkehrs zu Lasten des gewerblichen Güterkraftverkehrs geführt.

1.4. Die gewerblichen Verkehrsunternehmer können zwar in allen Mitgliedsländern bereits Fahrzeuge mieten, doch handelt es sich dabei in den Ländern mit Beschränkungen nur um eine theoretische Möglichkeit. Für ein Unternehmen, das LKW vermietet, ist es praktisch unmöglich, wirtschaftlich zu arbeiten, wenn sich seine Kundschaft auf die gewerblichen Verkehrsunternehmen beschränkt und noch eine Mindestmietdauer hinzukommt. Im Gegensatz dazu hat die vollständige Liberalisierung des Mietens von Sattelanhängern in allen Mitgliedstaaten zur Zunahme dieser Tätigkeit geführt, was den gewerblichen Verkehrsunternehmen genauso wenn nicht noch mehr als dem Werkverkehr zugute kam.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 296 vom 24. 11. 1989, S. 7.